



•) 156

«ТИГУАН» ПЯТЬ ЛИТРОВ X119PT 199

«КАЛИНА» плохо

**9** 136

СТРАХОВШИК С БОЛЬШОЙ

# АМБИЦИИ «ЦЕРАТО»

FORD FOCUS • HONDA CIVIC • KIA CERATO • OPEL ASTRA



**PORSCHE** •> 104 **PANAMERA** ТАК ЕЩЕ НЕ ДЕЛАЛИ





# Мертвые души

Признаюсь честно: гоголевские «Мертвые души» не перечитывал с советских времен. Тогда нам даже не пытались объяснять, зачем они, эти души, были Чичикову нужны. Да мы и не спрашивали. Наверное, это в характере русского человека, который так тонко чувствовал великий писатель. Персонажи Гоголя по сравнению с современными были в лучшем положении - им деньги ДА-ВАЛИ. А вот сейчас реализуется та же схема, но у нас деньги БЕРУТ. Редакционная почта завалена однотипными сообщениями от несостоявшихся автовладельцев, заплативших дилеру за новенький автомобиль и тщетно ожидающих его выдачи с правом регистрации. При этом «мертвой душой» может быть и авто, и паспорт транспортного средства, и, в конце концов, сумма, полученная от клиента под обещание продать ему машину. В любом случае современные чичиковы

тащат оказавшиеся в их распоряжении активы в банк и получают под них кредиты (на что они их потратят, нам с вами остается только гадать). Простой экономист Карл Маркс сразу заметил бы: что-то в этих товарно-денежных отношениях не так... Капитал сменил хозяина, однако покупкой пользоваться нельзя: души-то мертвые! Дилеры кивают на Москву, Европу и кризис: мол, разбирайтесь с ними сами! Отговорок много: завод не поставил автомобиль, паспорт на него арестован, цены взлетели вверх... Представительства именитых фирм тут же посылают вас обратно: дескать, не видели мы ваших денег! И даже мировой судья не властен над мертвыми душами, хотя схемы надувательства очевидны: расплатиться деньгами клиента за собственный кредит - раз, заложить паспорта автомобилей в банке под кредит - два, набрать обязательств и объявить себя банкротом - три! Вот и мчится опять чичиковская птица-тройка по нашим просторам: Екатеринбург, Новосибирск, Уфа.

Перм... В каком городе следующая остановка? Стоянна-стка, ав этомобилей на изоньстом фото забита до предела. Но проблема мертатых душ не ограничена конкретным цинтъднико, ноя касается всего рынка! И возникла она в секторе автомобильных димеров, который явно чуждается в хирургическом вмещательстве. Только лечить его надо не за счет потребителя, который покутал мер ты не получал на покутал мер ты систем.

P.S. Вы все еще хотите купить овтомобиль? Май совет: найдите продавца, у которого есть живай товар. Падписывайте даговар, подержав в руках поспорт тронспортного средство. И только после этого платите деньчи... Счосттивают ауги!

Мен Петр Меньших





По статистике, одна из наиболее типичных аварии - удар движущегося со скоростью 90 км/ч автомобиля правой стороной под углом 20 градусов в дорожное ограждение.

приора» упоживаем в предускогренные услага, нее нормативные требования; остапась на своей полосе. Но развернулась. Причина: ударившись об ограждение, автейобиль поднарнуя пов соризолиталирую часть, авцепился за вертикальный профиль жолесом. Результаты, теста показали: ограждению необходим вще один горизонтальный профиль — ниже основного (такие, на дорогах уже устанавливают). Он не даст легковому автомобилю зацепиться.

Пада Приора испытание выдержаля с честью — опівногом огражденню погасить огровную мінерию узара. Но самов существення пробиную мінерию узара. Но самов существеннях датчиков показав, что «повитель» и пасасжир», гражтически не пострадалиі, Окажись Но мосте манічесною живье подку, они отделаледа бы легимим ушибами. Кузов «Приоры» сработал надежно, погасив, вместе с ограждением, огромную энергию удара.

Развериуло «Ладу» потому, что колесным диском она задела вертикальные опоры ограждения.



Если вы чувствуете, что не справите с с автомобилем, пучше направые его в ограждени нежели в потож попутных или встречтых машин. Не будь, «водитель» и «пассажбр» пристегнутия последствия для них оказались бы несравнимо тимелее. Подушка «Проиры» сработала безотказно, хотя в даниом случае она сыграла роль средства страховки, второго по значимости.







#### **КРУПНЫМ ПЛАНОМ**

- **МЕРТВЫЕ ДУШИ**
- Слово главного редактора С МЕСТА В БАРЬЕР Крэш-тест «Приоры»
- в реальных условиях 14, 208 НОВОСТИ

#### **АВТОМОБИЛИ**

- 20 ДВИГАТЕЛЬ ТОРГОВЛИ
- Тест «КИА-Церато», «Опеля-Астра», «Хонды-Сивик», «Форда-Фокус»
- 32 СЛУЖИЛИ ДВА ТОВАРИЩА «Шкода-Октавия Скаут» и «Октавия RS»
- 36 ЗАДОК ЦЕНОЮ В МИЛЛИАРД Универсал «Лада-Приора»

- 39 ОСТАТЬСЯ СОБОЙ «КИА-Спортидж»
- 42 ЭНЕРГОНОСИТЕЛЬ «Тойота-Приус»
- третьего поколения БАВАРСКИЙ МАСКАРАД
- БМВ-Х1 50 ДУШЕВНЫЕ КАЧЕСТВА Тест: «КИА-Соул»
- и «ФИАТ-Седичи» 58 «ИХ» УНИВЕРСИТЕТЫ
- «Хёндай-іх55»
- 62 ДЕТСКОЕ ПИТАНИЕ «Фольксваген-Тигуан», Москва - Питер - Москва на одном баке

- НЕ ОТСТАЛ ОТ ВРЕМЕНИ «CEAT-Эксео»
- РАБОТАЛИ НАД ДИЗЕЛЕМ «Калина» с мотором на солярке
- ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ ВЕРСИЯ «Тойота-Версо»
- НАРИСОВАТЬСЯ НОЧЬЮ «Ситроен-СЗ Пикассо»
- 76 АРОМАТ ОСЕННЕГО ЦВЕТКА
- «Опель-Астра» 78 УНИСЕКС-ЭВОЛЮЦИЯ «Фольксваген-Поло»
- 84 ОНИ БОЛЬШОГО ГОРОДА Тест «ФИАТа-Панда», «Пежо-107», «Сузуки-Сплэш»





Универсал «Лада-Приора»

- ВЕЧНОЕ И НОВОЕ
- «Пежо-4007» 100 ПЯТЕРКА ЛЮБИТ СПОРТ «Ауди-ТТ RS»,
- купе и родстер 104 В ЗДОРОВОМ ТЕЛЕ «Порше-Панамера»

109 ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

#### KYPLEP

- 108 СОТВОРЕНИЕ ПРОБКИ Заторы из-за разгильдяев
- 109 ДОРОЖНЫЕ ПРОВОКАТОРЫ Ловушка гаишников в Ульяновской области Отвечает «Опель»

- 110 ВЫ НАМ ПИСАЛИ
- 112 СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА ЗР
- **АВТОРЫНОК** 114 ТРЕТИЙ РЯД - ДЛЯ ДЕТЕЙ Покупаем «Ниссан-Кашкай+2»
- 120 ФРАНЦУЗСКАЯ МОЗАИКА Модельный ряд «Рено» 122 СЕМЕЙНЫЙ ПОДРЯД Цена аварии: «Форд С-МАХ»,
- «Опель-Зафира», «Тойота-Королла Версо», «Рено-Сценик», «Ситроен-С4 Пикассо»
- 124 НУ, КАК ДИЗЕЛЬ? Дизельный «Форд-Фокус» в парке ЗР

- 126 АМЕРИКАНСКАЯ ГРАМОТА
- «Шевроле-Нива» в парке 3Р 130 СЕРООБОРОТ
- Автомобили-неформалы 132 ЗВЕЗДНЫЙ БРОДЯГА «Форд-Маверик»/«Эскейп», «Меркьюри-Маринер».
  - «Мазда-Трибьют» выпуска 2000-2007 годов
- 136 **BE3 TOPMO30B** Исследуем свежие «калины» в НАМИ

#### компоненты

140 НА ПРОКАЧКУ Экспертиза электробензонасосов «Волги» и «Газели»









#### **АВТОМОБИЛИ НОМЕРА** 100 «Ауди-TT RS»

- 46 «БМВ-X1»
- 248 «Запорожец» 3А3-965
- 206 KamA3
- 50 «KWA-Covn»
- 176 «КИА-Спектра»
- 39 «КИА-Спортидж»
- 20 «КИА-Церато».
- 68, 136, 172 «Лада-Калина»
- 4, 36 «Лада-Приора» 130 «Мазда-Трибьют»

- 130 «Меркьюри-Маринер» 164 «Мицубиси-Лансер X»
- 114 «Ниссан-Кашкай+2»
- 20. 76 «Опель-Астра»
- 232 «Опель-Астра ОРС»
- 122 «Опель-Зафира»
- 84 «Пежо-107»
- 94 «Пежо-4007»
- 104 «Порше-Панамера»
- 122 «Рено-Сценик» 218 «СЕАТ-Леон»
- 66 «CEAT-Эксео»

- 152 «Ситроен-СЗ»
  - 73 «Ситроен-СЗ Пикассо»
  - 122 «Ситроен-С4 Пикассо»
  - 84 «Сузуки-Сплэш»
  - 70 «Тойота-Версо»
  - 122 «Тойота-Королла Версо»
  - 42 «Тойота-Приус»

  - 200 «ФИАТ-Добло» 84 «ФИАТ-Панда»

  - 50 «ФИАТ-Седичи»
  - 78 «Фольксваген-Поло» 232 «Фольксваген-Сирокко»

- 62 «Фольксваген-Тигуан» 122 «Форд С-МАХ»
- 132 «Форд-Маверик»/«Эскейп» 20, 124, 170 «Форд-Фокус»
- 58 «Хёндай-іх55»
- 183 «Хёндай-Элантра»
- 20 «Хонда-Сивик»
- 126 «Шевроле-Нива»
- 32 «Шкода-Октавия Скаут»
- 32 «Шкода-Октавия RS»

#### 142 ТОВАРОВЕД

Новые запчасти и аксессуары 144 С МИРУ ПО НИТКЕ

Летняя шина «Гудиер EfficientGrip» 145 «ПИРЕЛЛИ» ЗЕЛЕНЕЕТ Экологичные шины «Пирелли Ecoimpact Cinturato P7»

146 БРЕМЯ СЛАВЫ

Присадки «Сулротек»: есть лодделки ТЕХНИКА

#### 148 НА СТРОГУЮ ДИЕТУ

Что в будущем - бензиновые, дизельные, гибридные автомобили?

152 ЗЕНИТНОЕ ОРУЖИЕ «ДВОЙНОГО ШЕВРОНА» Перед премьерой «Ситроена-С3»

154 ВЫЖАТЬ МАКСИМУМ Моторы и трансмиссии «Хёндай» 156 ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНОЕ УРАВНЕНИЕ Уникальная российская разработка

160 НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, **ИЗОБРЕТЕНИЯ** 

#### РЕМОНТ И СЕРВИС 164 О ПОЛЬЗЕ ХАРАКИРИ

Тест-ремонт «Мицубиси-Лансер X» 168 ЗУДНЫЙ ДЕНЬ

Откуда вибрации? 170 В ДЕСЯТЬ РАЗ ДЕШЕВЛЕ

Эконом-ремонт лодвески «Фокуса» 172 ВИДИТ ОКО, ДА ЗУБ НЕЙМЕТ Как натянуть ремень генератора

на «Калине» 173 НЕ ПЛЮЙ В КОЛОДЕЦ

**174 3A3OPHAR TEMA** Регулируя клапаны,

Свечной колодец без грязи делайте лолравки на температуру 176 В ЦВЕТАХ РАДУГИ

«КИА-Слектра»: типичные дефекты 180 ПОРОЧНЫЙ КРУГ

Конкурс знатоков-технарей 182 СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

183 ПЕРЕВОД С КОРЕЙСКОГО Интернет-форум «Элантра-клуба»

#### **БЕЗОПАСНОСТЬ** 184 ДОЛЖНИКАМ НЕ СКРЫТЬСЯ Судебные приставы и ДПС ловят

неплательщиков 186 ПРЯМАЯ ЛИНИЯ С ДОБДД На вопросы читателей отвечает

генерал-полковник В. Кирьянов 188 ЧАС РАСПЛАТЫ

Получить деньги по страховке это реально

#### 152 ЗЕНИТНОЕ ОРУЖИЕ «ДВОЙНОГО ШЕВРОНА»

Перед премьерой «Ситроена-СЗ»

#### 200 ЛЕГКИЙ, НО СИЛЬНЫЙ «ФИАТ-Добло» с дизелем







170 В ДЕСЯТЬ РАЗ ДЕШЕВЛЕ Эконом-ремонт подвески «Фокуса»



**№** 164 О ПОЛЬЗЕ ХАРАКИРИ Тест-ремонт «Мицубиси-Лансер Х»

190 ЕГЭ ПО ВОЖДЕНИЮ
Новое в правилах экзаменов ГАИ

#### ЭКОНОМИКА

192 РАСТИТЕ ЛЮДЕЙ – САМЫЙ ЦЕННЫЙ КАПИТАЛ Монолог депутата Госдумы С. Петрова

196 КИТАЙСКИЙ АКЦЕНТ Восходящий тренд автопрома КНР

#### **ГРУЗОВИКИ**

200 ЛЕГКИЙ, НО СИЛЬНЫЙ «ФИАТ-Лобло» с дизелем

206 ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС В благоустроенной кабине КамАЗа 208 СЕРИЯ «КОНТИ»
Новая шина для грузовиков

#### 210 РЕКЛАМНЫЙ БЛОК

Предложения профессионалов рынка автокомпонентов и оборудования для автосервиса

и оборудования для автосервиса 216 ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»

#### СПОРТ

218 МЕСТО В ПЕРВОМ РЯДУ

Россияне в Кубке «СЕАТ-Леон» 222 ДЛИННОЕ КИНО

Гонки «Ле-Ман»

228 ПАДДОК Новости автоспорта 230 «КОЛОДЕЦ» БЛАГОПОЛУЧИЯ Российский ралли-кросс

#### ТЮНИНГ

232 КАНДИДАТ В МАСТЕРА
Поединок «Фольксвагена-Сирокко»
и «Опеля-Астра ОРС»

#### БЕЗ ГРАНИЦ

238 АВТОНОМНОЕ ПЛАВАНИЕ

Путешествие с автомобилем по реке 244 УХ, КАКОЙ ДЛИННЫЙ!

Самые «растянутые» в мире авто

248 ПЕРВАЯ ЛЮБОВЬ
Национальное достояние —
горбатый «Запорожец»

### **♥ 238 ABTOHOMHOE**





#### 232 КАНДИДАТ В МАСТЕРА

.Поединок «Фольксвагена-Сирокко» и «Опеля-Астра ОРС»



🏟 248 ПЕРВАЯ ЛЮБОВЬ

Национальное достояние — горбатый «Запорожец»

### Французский лев на семерых

В металле минивэн «Пежо» под номером 5008 впервые покажут во Франкфурте.

Но уже сейчас можно познакомиться с новинкой, зарчно по официальным фотографиям и описанию. Под «шкурой» микроавтобуса скрывается давно знакомое шасси «Пежо-308». И хотя длина машины лишь около 4,5 м, внутри достаточно комфортно могут разместиться семь седоков. А в пятиместной версии «пять тысяч восьмого» пассажирам и вовсе будет просторно. Этому способствует не только привычно обрубленный автобусный задок, но и выдающийся далеко вперед капот, плавно переходящий в ветровое стекло плошадью 1.7 м<sup>2</sup>. Кроме увеличения салона, такой дизайн уменьшил коэффициент аэродинамического сопротивления до 0.29 - отличный результат!

Водитель вправе почувствовать себя за рулем не автобуса, но седана: баранка установлена почти вертикально, что, однако, не помешало сохранить высокую посадку, типичную именно для минивэнов. Прямо перед глазами – хорошо читаемая комбинация приборов, показания которых дублируются на ветровом стекле системой «хед-ап».

Уже упомянутое огромное ветровое стекло переходит в столь же большую панорамную стеклянную крышу. А вообше плошаль остекления новинки достигает почти 6 квадратных метров!

Сиденья второго ряда могут передвигаться впередназад на расстояние до 130 мм, при этом наклон каждой спин-



ки регулируется отдельно. Каждое из трех кресел можно сложить и бесследно скрыть в полу, что позволяет свободно организовать внутреннее пространство для перевозки багажа длиной до 2,76 м!

Если в седане ручки управления климат-контролем доступны лишь сидящим спереди, то в новом минивэне управлять потоками воздуха можно и со второго ряда, причем отдельные каналы направят обдув и на «галерку». Сидящие там не обделены заботой о безопасности: боковые подушки-занавески всех седоков.



#### PEUGEOT 5008

### В условиях неопределенности

Сделки по распродаже дочерних предприятий «Джи-Эм» до сих пор под вопросом. Так, «Хаммер», который все считали уже проданным китайцам, таковым еще не является, поскольку правительство КНР выступило против приобретения производства прожорливой машины, идущей вразрез с концепцией автомобилизации страны. Не все ясно и с «Опепем»: сейчас рассматривается альтернативный вариант продажи фирмы китайской ВАІС, а к Сбербанку и «Магне» предъявляются новые требования, способные оставить подписанный протокол о намерениях лишь намерениями. И только СААБ, кажется, точно ушел под крыло шведского «Кёнингсегга» - производителя дорогих суперкаров.

### Подбросили деньжат

Госпрограмма по субсидированию автокредитов расширилась теперь она облегчает приобретение легковушки или коммерческого автомобиля стоимостью до 600 тыс. руб. Срок займа увеличен до трех лет, размер первоначального взноса снижен с 30 до 15%. Правительство выделило 1 млрд. руб. на субсидирование 2/3 ставки рефинансирования по лизинговым платежам (отчего более всех выиграет «Группа ГАЗ»). Вместе с тем общий объем субсидий остался прежним, а значит, кредитов на всех желающих не хватит.

В расширившийся ценовой коридор теперь «помещаются» калининградские «Шевроле-Авео» и «Лацетти», а также «Круз», к выпуску которого готовятся на заводе «Джи-Эм» под Питером. А кроме них «Фольксваген-Джетта» и новый «Гольф» (минимальная цена машины калужской сборки -592 тыс. руб.).



но сегодня существуют предложения не хуже, например, кредиты автопроизводителей, Скажем, заем для покупки машин маркок «Рено», «Дэу», «Сузуки» и некоторых других предоставляется вообще с нулевой переплатой. Привлекательность госкрелита снижается и из-за необходимости заплатить налог на прибыль - с разницы между ставкой рефинансирования и реальными процентами. А при оформлении кредита от производителя налог платить не надо: ссуда оформляется как скидка. Более подробно о «путинском»

кредите - в ближайших выпусках 3Р.

#### коротко

16 -й конкурс Гран-при «За рулем» стартует в сентябре. Уже в следующем номере журнала мы опубликуем каталог новинок и карточку для голосования, которую предложим заполнить читателям. Опыт прошлых лет позволяет прогнозировать, что в жюри войдет до 30 тысяч автомобилистов. Результат их работы - список лучших автомобилей 2010 года - мы представим в январе.

6 букв будет отныне достаточно для обозначения отражающего брелока, помогающего пешеходу быть более заметным ночью на дороге. В конкурсе на лучшее название световозвращателя, организованном фирмой ЗМ, победил сотрудник «За рулем», предло живший называть его словом «бликер».

-летие начала дви-110 жения электрического транспорта в столице было отмечено парадным выездом 10 вагонов разных моделей. Трамвай марки «Ф» работал на линиях дольше всех с 1907 по 1959 год, при том что выпуск его прекратился в далеком 1912 году.



110 лет в Великобритании и год в России – юбилейные даты фирмы Tungstone Batteries, выпускающей аккумуляторные батареи как для потребительского рынка, так и для ряда европейских автозаводов, Батареи российской сборки представлены брендами Lights of Nord и «Омега», предназначенными для отечественных авто и недорогих иномарок.

### Золотая нефтяная капля

Премия под таким названием (Goldener Öltropfen) досталась литий-ионной батарее, впервые установленной на серийный автомобиль «Мерседес-Бенц \$ 400 Гибрид». Технология защищена 25 патентами и позволяет автомобилю представительского класса умерить свой аппетит до скромных 7,9 л бензина на сотню. Отметим, что изменение цен на нефть и разразившийся кризис заставили целый ряд фирм свернуть проекты автомобилей на топливных элементах, требующих развития водородной инфраструктуры, в пользу электромобилей, заряжаемых из розетки и снабженных, кроме батареи, вспомога-



тельным ДВС, позволяющим увеличить максимальный пробег.

### Спортбэк: вид сзади



Семейство «Ауди-А5» пополнилось новым кузовом спортбэк, объединяющим в себе элегантность купе с практичностью универсала. Пока фирма опубликовала лишь фотографию задка новинки, в котором, впрочем, и сосредоточена основная изюминка.

Итак, стремительная пятидверка радует каждого из четырех седоков удобной посадкойвысадкой и позволяет загрузить 480, а то и все 980 л поклажи. Резвость машине обеспечивают бензиновые двигатели с непосредственным впрыском или дизели мощностью от 211 до 265 л.с.



### Громкое купе

Пока автопром США корчится в тисках кризиса, корейцы предлагают все новые модели своих авто. Так, в 2010 году на улицах американских городов появится «КИА-Форте Куп».

Нью-йоркская премьера этого купе, созданного по мотивам концепта «Куп», была громкой хотя бы потому, что это первая двухдверная машина в линейке КИА. Если сравнивать с базовым седаном «КИА-Форте», купе получилось заметно короче и ниже, однако в нем, тем не менее, достаточно комфортно могут разместиться пять человек. Новинку будут выпускать в двух версиях - EX и SX, отличающихся друг от друга не только мошностью двигателей, но и настройкой подвески. Если первый вариант больше утилитарный (хотя это слово к купе не слишком подходит), то второй призван потешить гоночные амбиции владельца, чему способствуют 173 л.с. под капотом и 6-ступенчатая коробка передач.

Чтобы седоки не скучали в дороге, автомобиль оборудован аудиосистемой с шестью динамиками, способной воспроизводить записи в стандарте МРЗ и принимать передачи цифрового спутникового радио «Сириус», Разъем USB, слот для iPod и интерфейс «блютус» для мобильного телефона довершают описание возможностей штатного ресивера.

#### KIA FORTE KOUP EX

### двигатель:

бензиновый; число цилиндров/чиспо клапанов/рабочий объем -4/16/1998 см.; мощность - 115 кВт (156 л.с.): максимальный крутящий мо-MPHT - 195 H.M.

#### TPAHCMHCCHS: переднеприводная; коробка передач механическая S-ступенчатая.

5-местный 2-дверный: база — 2649 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4481×1765×1400 MM.

Расход топлива в городском и загородном американских циклах — 9,4 н 6 9 л/100 км соответственно

Безопасность седокам обеспечивают ABS, ESP, система контроля за давлением воздуха в шинах и, на случай аварии, шесть подушек безопасности.

Все это оборудование нисколько не уменьшило полезный внутренний объем салона, составляющий 2.57 кубометра. так что сообщение о полноценных пяти местах кажется вполне правдивым.



### Классика в Подмосковье

«Ралли-Клуб Классических Автомобилей» при поддержке Российской автомобильной федерации и НПФ «ГАЗФОНД» 15 августа даст старт ралли «Подмосковье Classic», которое в этом году станет этапом Кубка России по соревнованиям на классических автомобилях. В соревнованиях примут участие более 70 автолюбителей на ретромобилях 40-80-летнего возраста. Маршрут ралли завершится в Москве. Особенность «Подмосковья Classic» спожная спортивная составляющая гонки. Сначала судьи дают возможность пилотам показать свой водительский класс на трассе слалома, а затем их ждет 150 км запутанного маршрута.





### Экстремальная эволюция

И без того стремительный «Мицубиси-Лансер Эволюшн X» благодаря новой версии FO-400 стал вовсе недосягаемым на дорогах

Индекс говорит о том, что под капотом в стандартных 2 литрах рабочего объема беснуются более четырех сотен (точнее, 408) «лошадок», которые разгоняют автомобиль до сотни за 3,8 с. Максимальная скорость в 250 км/ч ограничена при этом лишь настройкой контроллера, но никак не возможностями мотора с турбонаддувом и системой регулировки фаз MIVEC (Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control). Бешеный крутящий момент (525 Н-м при 3500 об/мин) перелается трансмиссией S-AWC на все четыре колеса, причем водитель может выбрать один из трех режимов управления тягой; «шоссе», «гравий» или «снес». К услугам владельца это-

го болида полный набор развлечений, предоставляемых ресивером с жестким диском на 30 Гбайт. и возможность поболтать по телефону «без рук» благодаря встроенному «блютусу». Но, конечно, самая глав-

ная фишка новинки – до предела форсированный двигатель, в чьи цилиндры топливо полается через специальные форсунки «хайфлоу», а отработав, вылетает в виде газов через трубу диаметром свыше 75 мм. рождая непередаваемый грозный рык. Турбина также была разработана заново, как и интеркулер, эффективность которого существенно увеличили.





 Правительство дало отрицательный отзыв на законо проект, предусматривающий передачу проведения гостехосмотра автомобилей от ГИБДД сторонним, в том числе коммерческим, организациям. Таким образом, введение новой процедуры, как предполагалось, с 2010 года вызывает серьезные сомнен



Чешская фирма «Милотек» освоила выпуск специальных экономичных «дневных» фар для автомобилей «Шкода-Румстер» и «Фабия». Пара светодиодных линеек (общей стоимостью 265 евро) устанавливается в воздухозаборники бампера рядом с противотуманными фарами.

Гибридные автомобили «Вольво» с возможностью подзарядки от электросети и езды на небольшие расстояния на электротяге должны появиться в 2012 году, заявил Стефен Оделл, президент компании. Но уже сегодня она заключила с поставщиком электроэнергии «Ваттенфалл» соглашение о развитии будущей зарядной инфраструктуры.





### Узнать за 60 часов

С 17 по 21 августа на полигоне близ Дмитрова пройдет первенство заводской марки «60 часов «За рулем».

Насколько надежны автомобили? Как адаптированы к российским дорогам? Готовы ли к испытаниям на высоких скоростях? Какой наиболее вынослив? Ответы мы получим в ходе традиционного 60-часового первенства.

На старт марафона выйдут популярные новинки авторынка. Условие, которое редакция соблюдала до сих пор, остается в силе: машины должны быть российского производства. В этом году мы наконец подбираемся к давно интересующей читателей группе машин: легкие вседорожники, кроссоверы, SUV - выбирайте термин по душе. Участники представлены на фото. Им предстрит нелегкая пятидневка - большую часть времени машины будут идти на максимальной скорости по кольцу полигона; предусмотрен также солидный довесок в виде грунтовых и булыжных дорог. В случае поломки регламент отводит всего один час на ее устранение. Разные скоростные качества автомобилей уравнивает тот факт, что каждому нужно продержаться одинаковое время. а именно 60 часов, продемонстрировав выносливость и надежность.

Ныне машины проходят обкатку, а подробности мы расскажем в следующем номере. Полный репортаж о ходе первенства «60 часов» будет опубликован в октябрьском выпуске журнала и на сайте zr.ru. Не пропустите!





#### 1,8 л, 140 л.с., 5-ступенчатый автомат, комплектация Executive, 793 550 руб.

# Двигатель торговли

X119PT 199

В нынешийх экономіческой отгузтим искусство торговать актуально, как микогда. Надфоне тотального падемых предаж в салоны КИА поступний первые экземілиясь нового седана «Церато». чем способен привлечь покупателей «коресц»? Насмотревційсь рекламных роликов, на полигон для сравнения новинки с уже снискавшими полулярность аналогами отправился Михаил Габеский. фото: Георгий Євдков.



Но сдогам признини причит с печатиль с гремити с гремит

Увы, надеждам не суждено оправ: даться. Самое яркое в интерьере

витетснике друг и друга овалы при бирной поски. Ио и эти идел давно обыграпа конкурентами, Конечно комплектация у тестируемого эклем пляра спартанская: ни тебе вотавок под алюминий, ни кожаной оплетки руля, ни двухцветного пластика. Вся уга росколів, как и 2 литровый мотор, поящтся осепью. А пока перед нами серый, как пасмурный вечер, и жест-кий, как офисный стол, салоп. Но собран он безупречно.

«Церато» дает достаточно поводов для оптимнзма. Ои стал выше и шире, на 40 мм растянута база, так что тесным автомобиль не назовешь. Особо отмечу простор для задних пассажнров. А каково водителю? В довольно мягком, высоком кресле уютно, хороша и обзорность. Если вы впервые за рулем «Церато» с механической коробкой, привыкайте к особенностям: четверо нспытателей хотя бы раз, но глушили невольно мотор на старте. Причина в чрезмерно требовательной педали сцепления: момеит смыкання днсков поймать сложно. Мотор же, хотя и отличается завидной тяговитостью с полутора тысяч оборотов, на самых «низах» везти отказывается. Других претеизий к силовому агрегату не возникает: двигатель ровно раскручивается до отсечки, подбор передаточных чисел удачен, механизм выбора передач работает мягко и четко. Сочетание этих факторов позволнло КИА объехать в спрните более мощных, правда, «автоматических» оппонентов.

На трассе «Церато» виовь сдает позицин. Кузов постоянно раскачивается то по продольной оси, то по поперечной, вызывая иллозию рыскания. На самом деле КИА держит заданный курс, но разобщенность шасси н кузова вызывает желание «что-инбудь подкрутить». Еще больше разрывает взаимосяная водителя с автомобилем издроусциитель. Он передает на руды настолько искустенную отдажу, что захогольстов заглячуть под капот, чтобы убедиться: точно не электричество? Точно. С первых же километров стало оченидно, что КИА ма добамо и самым шумный автомобиль из четярех испытументальные замерам это подтверямых. Инструментальные замера это подтверямых от подтверямых от подтверям это подтв

Мы честно старались посмотреть на КИА по-новому. Он всеми силами пытался доказать, что не хуже именитых конкурентов с многолетией родословиой. Да и стоит в сопоставимой комплектации неиамного дешевле. А раз так, то никаких поблажек в оценке быть не может!

#### дай волю воображению

Это тоже слогам для потенциальных покупателей - пот датым деявом «Опельпродает в Восточной Европе седан «Астра». Однако н сами изменеры проявили фантално: не стали «принцивать» багажник к хатчбежу, а обратильсь к производной – взядан за осному униние в м.м. Таким образом удальсь уноличить на 15 мм пространство для нот задиих пассажнров и выкроить, как мы въясният в хосто замером, 420 л поц багаж. Теперь все хорошо, как никогда раньше? Несмотря на го что задний дивам отоднимут назад и вима, «Астра» попрежнему не самый просторный автомобиль, особенко по сравнению с КИА. Багажник объемист, ио совсем небольшое окно за спинкой енденья ограинчивает ет опотенциал.

Изменнлась ли управляемость? Безусловно. Седан не только тяжелее на 116 кг н длиннее на 288 мм, у него более комфортные амортизаторы, нные пружины и стабилизатор поперечной устойчивости. С ними «Опель» легко ныряет в повороты горной дорогн, точно передавая на руль ниформацию о положении колес. Под сброс газа «Астра» проявляет склонность к заносу, однако его эффективно гаснт неотключаемая система стабилизации. Все просто и понятно!.. Покончив с горными экзерсисами, решили проверить «Астру» российскими реалнями. Лучшего испытания, чем поездка за пару сотеи кнлометров от Москвы, не придумать, решили мы н отправились в город Торжок.

На трассе выявилось еще несколько особенностей. Во-первых, «Астра» осталась верна немецкому стилю в настройке подвесок: машина идет митче однонменного хэтчбека, ио все же намного заметиее, чем остальные участники про-







Хочешь идти в ногу со временем – будь любезен, внедри в оснащение салона разъемы USB и для iPod.



Откинуть спинку заднего сиденья в КИА можно лишь из багажника.

бега, вздрагивает на мелких неровностях и трясет пассажиров. В этом (впрочем, как и в хорошей управляемости) повинны, конечно, и 17-дюймовые шины.

Тем, кто путешествовал машиной между двумя столнцами, знакома специфика связывающей их дороги: разметка постоянно передает средний ряд от вас - встречным. Отсюда и рваный темп езды. Четырехступенчатый автомат «Астры» в сочетанин с неотзывчивой педалью газа поначалу расстранвал. Но стонло нажать на расположенную на консоли кнопку «Спорт», у «Опеля» буквально выросли крылья. Переключения на повышенную - на максимальных оборотах; акселератор - сама чувствительность! Приятно, что для нашего климата в коробке предусмотрен и зимний режим.

#### **KIA Cerato**

Модель представлена в 2008 году, продажи в России стартовали весной 2009-го.

ДВИГАТЕЛИ: бензимовые, 1,6 и 2,0 л (124 и 156 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатая автоматическая комплектации:

«Комфорт», «Люкс». **ШЕНА В РОССИИ:** 559 000-639 000 py6.

Просторный задний диван, напористый двигатель, хорошая избирательность механической коробки.

 Высокий уровень шума, склонность к раскачке, неинформативное сцепление, малоэффективный кондиционер.

KIA Cerato - автомобиль просторный, вместительный, эффектный. Для победы в тесте ему не хватило лоска в салоне. удачных настроек ходовой части.

Что сказать, подытоживая? «Астра» - модель зрелая, и, хотя вскоре на дорогах появятся хэтчбеки нового поколення, время для нее на несколько лет остановилось... Это не всегда плохо.

#### POWER OF DREAMS

Если бы «Хонда» собралась русифицировать слоган, я предложил бы свой вариант: «Мечтать не вредно». Кто сказал,





Модель представлена на автосалоне в Стамбуле в 2006 году. Производство налажено в Польше.

**ДВИГАТЕЛИ:** бензиновые, 1,6 и 1,8 л (115 и 140 п.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая мехамическая, 4-ступенчатый автомат, роботкзированная. КОМПЛЕКТАЦИИ:

KOMFINEKTALININ: Essentia, Enjoy, Cosmo. UEHA B POCCHIN: 502 900–634 000 py6.

 Надежная управляемость, отличные тормоза, удобные сиденья.

 Жесткая подвеска, посредственная обзорность, неудобное управление кпимат-

контролем.

АЯ 7,9 поливи оцени по калегория в конце стать

Opel Astra – благодаря седану «Астра» предыдущего поколения остается актуальной для многих практичных клиентов.

что седан должен бить консерватирнамей II де написано, что мода на цифровые стидометры ушил выесте с восьвидесатими? Мечтайте о большем! Пусть конкуренты завистанно рассытривают футуристичный салон, диватсе смености иссимметричных форм нанения, судкаят о коротком капятоте и минивановских оконных в перевних стойях. Могодее поколение среатировало



« Автоматическая коробка «Опеля» работает весьма плавно. У нее есть зимний и спортивный режимы.

») Приятная

 Приятная мелочь – подсветка перчаточного ящика.





на этот «Сивик», как на появление кокаколы в СССР, – смело все складские запасы. Теперь, несколькими годами позже, «Хонда» продает чуть подретушированную версию седана. Фанатам европейского автопро-

Фанатам европейского автопрома философию «Сивика» понять порой сложно. В ием многое подчинено логике, ио и сдобрено эмоциями. А кое-что не мещало бы изменить. Например, короткую подушку сиденья и ступенчатую регулировку наклона спинки, удобную лишь в том случае, если вы, подобно Штирлицу, решили вздрежнуть в салоне. И все же плюсов несравнимо боль-

ше. «Сивик» – один из немногих автомобилей с плоским полом в задней части салона, благодаря которому там можно неплохо устроиться втроем. В этом классе вы вряд ли найдете много моде-





- Овалы на приборной панели давно в моде у японцев, теперь ее ввели корейцы.
- Салон КИА и радует, и огорчает: насколько хороша эргономика, настолько дешево смотрится отделка.





- В «Опеле» самая простая комбинация приборов. Но не менее информативная, нежели у конкурентов.
- Интерьер «Опеля» можно назвать излишне сдержанным. Однако упрекнуть в низком качестве отделки язык не повернется.





- При желании свечение приборов «Сивика» можно полностью заглушить – возникает непривычное ощущение.
- Футуризм салона «Хонды» просто ошеломляет, но с точки зрения эргономики все в полном порядке.





- Объемная вставка с двумя малыми циферблатами и дисплеем маршрутного компьютера добавляет шика.
- Мягкий и тихий салон «Форда» украшают вставки под углепластик.





Восьмое поколение модели вышло в свет в 2006 году. В 2009-м седан подвергся легкой молеонизации.

двигатели: бензиновый, 1,8 л (140 л.с.).

коробки передач: 6-ступенчатая механическая, 5-ступенчаты зетомат

комплектации-Comfort, Elegance, Executive,

**ШЕНА В РОССИИ:** 704 550-875 000 py6

 Эффектным интерьер, удачная эргономика, многогранный автомат.

Склонность к кренам, маленький багажник,

шумный при разгоне двигатель.

DO NATIFICACIONESM A KONUE CTATION

Honda Civic - эмоциональность внешнего вида превалирует над практичностью, что, впрочем, не смущает покупателей: модель популярна.

лей с иапольной педалью газа или подрулевыми лепестками управления трансмиссией. Кстати, переключения быстры и незаметны, алгоритм идеален. В режиме «драйв» можно в любой момент заставить коробку уйти на передачу или две ииже - достаточно коснуться лепестка. Если мотор выйдет на максимальные обороты, произойдет переключение. Обгои завершен, вы не трогаете



Японский автомат работает логично а в спорт-режиме выкручивает мотор до отсечки.

Подрулевыми пепестками «Хонды» так и хочется пошелкать, даже если в этом нет необхолимости.





«ручиое управление» - и спустя несколько секунд коробка отключает лепестки. Но в режиме «спорт» автомат будет держать передачу до победного и не переключится в «драйв», пока вы ие переведете селектор в это положение. Класс!

Систему стабилизации VSA можно отключить полиостью - никаких игр в частичную деактивацию. В пределе «Хоила» скользит всеми колесами и наконец уходит в плавиый, не пугающий заиос... Неприятность обиаружилась там, где ее ие ждали, - в управляемости. «Сивик» адекватен и поиятеи в быстрых поворотах, одиако за «Опелем» едва поспевает. Лело в солидиых креиах.

Создатели этого авто отчасти пожертвовали иарочитой спортивностью, но наделили его блестящим дизайном и технологичиостью. Пожалуй, обмен





- По объему багажника КИА уступает лишь «Фокусу». Идиллию чуть портят массивные торсионы и отсутствие внутренней ручки на двери.
- Корейскую машину посоветуем тем, кто иногда возит четверых: в «Церато» сзади усядутся трое взрослых.



- В нашем рейтинге «Астра» на почетном третьем месте по вместимости багажника, но уступает другим участникам теста в ширине его проема.
- Сзади в «Опеле» двоим очень уютно, не в последнюю очередь благодаря тому, что здесь высокая крыша.



- «Кладовка» в японской машине мелкая, зато удобно, что она раскладывается и из салона, и из багажника.
- Салон «Хонды» самый узкий, но, поскольку на полу нет туннеля, сзади без особых неудобств усядутся даже трое.



- Лишь «Форд» оборудован кнопкой для отпирания багажника с улицы.





Второе поколение модели дебютировало в 2004 году, тремя годами позже во Франкфурте была показана модернизированная версия.

бензиновые, 1,4-2,0 л (80-145 л.с.),

дизельный 1,8 л (115 л.с.). коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый

Ambiente, Comfort, Ghia, Titanium

цена в России: 504 200-797 600 py6.

Отличная плавность хода, понятная управ-

ляемость, хорошая звукоизоляция, большой багажник. Тесный задний диван, неудобное водитель-

ское сиденье, капот неудобно отпирает-CO KINDHOM

B KONSIP CTATING

Ford Focus - самодостаточный по дизайну, комфортный, с богатым выбором опций.

разумный. А пока вы неспешно катите на работу за рулем этой машины, у вас остается простор для мечтаний. Скажем, о «Сивике Туре-R».

#### ВСЕ ДОРОГИ В ТВОИХ РУКАХ

Этому девизу я верю. Как-то посчастливилось управлять «Фордом-Т» - тем самым легендарным автомобилем, который перевернул мир с головы на колеса. Знали бы вы, как это непривычно - регулировать рычагом утол опережения



числа 4-ступенчатых автоматов «Опеля» и «Форда» практически иден тичны. Коробка «Астры» срабатывает быстрее.

 Одно из достоинств «Форда» богатый выбор





зажигания, как дышит на каждой кочке примитивный кузов. Но «форды» ехали по проселку, и как ехали!

Теперь мы и они другие. А запросы у российского рынка по европейским меркам странные: подавай все самое рафинированное, но чтобы выдерживало наш холод и чрезвычайно жесткие условия эксплуатации, в первую очередь никудышные дороги. Тем не менее последователи Форда, кажется, нащупали, чем именно мы останемся довольны. «Фордом-Фокусом»! Они сумели нарисовать ему элегантный и сдержанный, а потому снискавший симпатии многих интерьер. Смогли «прожать» заводских технологов - заставили не экономить на пластике. И самое главное, добавили кучу опций, как это принято в Европе, а теперь уже и у нас. После нескольких дней знакомства с «Фордом» я нашел совсем немного недочетов. Например, спинка водительского сиденья после нескольких часов езды надавли-

#### АВТОМОБИЛИ | TECT KIA CERATO, OPEL ASTRA, HONDA CIVIC, FORD FOCUS

			FORD FOCUS
4530/1775/1460	4587/1753/1458	4545/1750/1435	4481/1839/1497
2650	2703	2700	2640
	1488/1479	1496/1527	1535/1531
415	490	389	465
5,2	5,4	5,4	5,3
1236/1680	1314/1740	1291/1750	1362/1905
10,3	11,4	10,9	10.8
190	188	200	198
A95/52	A95/52	A95/50	A95/55
и.д./н.д./6,6	6,3/10,6/7,9	5,1/9,5/6,7	6,1/11,2/8,0
спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
P4/16	P4/16	P4/16	P4/16
1591	1796	1799	1999
A.A	10.5	10.5	10.8
92/124 при 6300 об/мин	103/140 при 6300 об/мин	103/140 при 6300 об/мин	107/145 при 6000 об/мин
156 при 4200 об/мии	175 при 3800 об/мин	173 при 4300 об/мин	185 при 4500 об/мии
переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
M5	A4	A5	A4
3,62/1,96/1,37/1,04/0,84/3,55	2,81/1,48/1,0/0,74//2,77	2,67/1,53/1,02/0,72/0,52/1,96	2,82/1,50/1,00/0,72/-/2,65
4,27	4.12	4.44	4.20
		4	1,120
типа «Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	гипа «Мак-Ферсон»/ упругая поперечная бапка	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная
реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с эпектроусилителем	реечное с электрогидроусилителен
дисковые вентилируемые/ дисковые	дисковые вентилируемые/ дисковые	дисковые вентипируемые/ дисковые	дисковые вентилируемые/ дисковые
	4530/1775/1460 2650 2650 2650 2657/1554 415 5,2 1236/1680 180,3 190 265/156/1680 190,3 190 265/156/1680 265/1	4590/1753/1469 4590/1753/1469 3590 3790 1557/546 4888/1479 415 400 52 45 45 400 53 1144 190 188 85552 8552 84,74,8,76,6 6,110,67,9 1191 1796 191 1796 191 1796 191 1796 1797 1797	458/1750/1460 4557/153/145S 4545/1750/1455 2569 2709 2709 2709 2709 2709 2709 2709 270

о ресовые и геометрические х	арактеристики			
Снаряженная масса, кг	1192	1318	1285	1369
Нагрузка на ось, кг (%) переднюю/заднюю	711 (59,6)/481 (40,4)	798 (60,5)/520 (39,5)	784 (61)/501 (39)	819 (59,8)/550 (40,2)
Дорожный просвет, мм	150	180	155	130
🍑 Динамические хачества				
Разгон, с:	11.5c 16.5c 23.5c 13.5c 15.2c	9,10 130 100 100 100 100 100 100 100 100 1	18.3c 25.4c 34.0c 12.7c 19.0c 18.3c 18.3c 18.3c 19.0c 18.3c 18.3c 19.0c	19.3c 27.2c 40.3c 9.4c 5.7c 40.3c 13.3c 13
<b>3</b> Эластичность				
Время разгона, с: 60—100 км/ч (D)	11,7*	7,5	6,7	7,0
80-120 km/4 (D)	17,0**	8,5	8.8	8.9
Выбег, м:				
120-50 KM/4	1507	1554	1698	1584
50-0 km/4	696	619	734	714
🍑 Торможение со 100 км/ч:				
гормозной путь, м	40.5	39.5	42.5	40.8

9,5

9,5





Модель	L	L	Н	H <sub>1</sub>	H <sub>2</sub>	B <sub>1</sub>	B2	L <sub>3min/max</sub>	B <sub>3min</sub>	H <sub>3</sub>	H <sub>4</sub>	V <sub>6et</sub> , n
KIA CERATO	8801170	630-845	1210	1020	930	1415	1380	1010/1690	965	550	465	428
OPEL ASTRA	925-1115	645-870	1125	975	975	1370	1340	955/1545	800	550	435	420
HONDA CIVIC	930-1140	635-890	1180	1030	935	1370	1310	1010/1960	1040	440	450	316
FORD FOCUS	935-1125	615-860	1235	1020	930	1415	1380	945/1580	1060	495	455	460

#### СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, ДБА

	Схорость, км/ч (передача)								
Модель	60 (D)	80 (D)	100 (D)	120 (D)	Разгон 0-100 км/ч				
KIA CERATO	62,5*	64,3**	66,1**	70,1**	76,6**				
OPEL ASTRA	62,8	63,6	67,2	69,2	73,4				
HONDA CIVIC	60,8	63,4	66,2	68,2	75,7				
FORD FOCUS	61,0	62,7	65,3	69,0	75,8				

### W nepedana, "V nepedana

ЭКСПЕРТНАЯ С	ЦЕНК	A AB	TON	МОБ	иле	N										
		очее ме водителя			Салон			одови ачест		Ko	мфо	рт	Приспос к I	облен России	ность	
Модель	Сиденье	Органы упрывления	0630	Переднея часть	Задили часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Wym	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Общая оценка
KIA CERATO	8	8	8	8	9	8	7	8	7	7	7	6	8	7	7	7,5
OPEL ASTRA	8	7	7	8	8	8	8	9	9	8	7	7	9	8	8	7,9
HONDA CIVIC	8	9	9	8	8	7	8	8	8	9	8	8	8	7	8	8,1
FORD FOCUS	7	8	8	8	7	9	8	8	9	9	9	8	7	9	8	8,1

баллы проставляются коллесиальна, сруппои экспертов 3Р. Оценка не является абсолютной, она полазывает места мишины в данным тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка — 10 баллов (идеал), 8 баллов норма для этого класса машии. вает в районе лопаток, а подушка излишне мягкая, я сказал бы, аморфная.

«Фокус» – единственный из участников теста, предоставивший мие возможность настроить усилие на руле под, себя. Одгинальным показался - спортивый» руль — он вразумительный в любой ситуации. Для настройки следует воспользоваться меню маршрутного компьютера, только с ими можно отключить и систему стабилизации. А об этом стоит позаботиться до того, как отправитесь в путь...

Пожилой 4-ступенчатый автомат работает максимум на четверку (хотя переключается плавно). Именно изза особенностей коробки «Фокус», будучи наиболее мощным среди участников теста, на динамометрической дороге показал худшее время разгона до сотни. На многополосном загородном ипоссе недостаток тяги, особенно при обгонах, проявляется в еще большей степени: «Форд» так и хочется пришпорить! Впрочем, по мнению некоторых экспертов, ощущения могут обманывать. Просто «Форд» - автомобиль, тяготеющий к солидности в имидже и не старающийся выглядеть спортсменом. Как выразился коллега, «идет по трассе, словно VТЮГ», ЧТО, ПОНЯТНО, ЗВУЧИТ КАК КОМПЛИмент курсовой устойчивости.

Выходит, «Фокусу», как настанияст денія производителя, лебствительно по плечу все дороги? Согласей Однако с отоворочной. Под машиной мы намерили 130 мм дорожного прослета. 7го меняци, ечем и у «Холида», и у КИА, и уж тем более у «Оцеля». Но, право, посе едам на «Фокусе» коченія тот-то изментть не в нем, в в окружающем мире. Пля нячала построить хорошие ророги.

На сей раз мы подощли к оценке машин именно так, как призывали рекламные щиты, растяжки и глянцевые вклейки. Верить рекламе можно, но проверить – нелишне.



### Служили два товарища

Были они одновременно похожими друг на друга, как две капли воды, и разными, как две снежинки. Звали их «Шкода-Октавия Скаут» и «Шкода-Октавия RS». Составить психологические портреты «чехожь взадога Денис Арутонян. Фото автора.

транно: иногда наиболее совместимыми оказываются люди с совершенно разными характерами. Порой и автомобили повторяют черты хозяев. Вот наша парочка: формально принадлежат к одному семейству, а кажется, что даже родились в разных местах. Прикрытый пластиковым обвесом «Скаут» выглядит простодушным и неторопливым выходцем из деревни, а произительно-желтый приземистый RS дает понять, что мужал в асфальтовых джунглях. И все же генетическое сходство не скроешь: одинаково просторные и удобные салоны, добротные матерналы и отличная эргономика у обоих сплошь положительные оценки в аттестате зрелости. Нужно ли говорить, что эти машины не заставляют страдать ни высоких ни низких, ни худых ни полных. Пожаловаться остается на недостаток ярких пятен: внутри все правильно и удобно, но чуть скучновато. Хотя при ближайшем рассмотрении находишь индивидуальные черты: «Скаут» щеголяет поручием для переднего пассажира над крышкой бардачка, а RS – более ухватистым рулем и... черной отделкой потогих, которую воспринимаешь как плотно сидящий гоночный шлем.

С началом лвижения схожесть отходит на второй план. Спокойный нрав «Скаута» вселяет желание ехать размеренно и степенно. Возможно, причиной тому слишком легкий, несколько «размазанный» руль, а может, мягкая подвеска, которая неплохо проглатывает крупные ухабы, но пасует перед обычной дорожной мелочью. Под стать машине и характеристика двигателя: раскручивается он с ленцой, на педаль газа реагирует с небольшим запозданием. Правда, тяги хватает почти всегда, лишь при затяжных обгонах хочется впрыснуть капельку алреналина под капот.

В отличие от своего «приятеля», RS настроен на энергичную езду. Усилие на руле выше, обратная связь лучше. Чуть более жесткая подвеска не только прекрасно гасит крены, но и эффективно нейтрализует дефекты асфальта. Правда, ощущения запаса, как в «Скауте», злесь нет. Hy a 200-сильный мотор в сочетании с шестиступенчатым автоматом DSG так и подзуживает надавить на газ - глуховатый рев, ровное и мощное ускорение заставляют хоть ненадолго оторваться от забот большого города и насладиться просторами дальних дорог. Но и в городе RS хорон: плавное движение в потоке не раздражает, а заставляет с удовольствием вспомнить: с этой машиной я способен на многое!

Несмотря на то что «Скаут» и RS предпочитают проводить свободное время в разных местах – один на пикниках, другой в дальних поездках, – сегодня они встретились на тряссе «Евроринг», что в полусотие километров от





ни, но цены на автомобили как европейской, так и российской сборки пока неизвестиы.

Будапешта. Нет, не для того, чтобы спорить и состязаться: каждый прибыл заняться своим любимым делом. Первым в путь отправился «Скаут»; его ждет интересный маршрут - бездорожье с коварными подъемами и пугающе высокими кочками. Такие испытания ему в радость: длинноходная подвеска прекрасно справляется с крупными ухабами, а муфта «Халдекс» последнего, четвертого поколения оперативно распределяет момент между колесами. Лишь на самом крутом подъеме любитель спальников и палаток спасовал: не хватило тяги, мотор постыдно захлебнулся. Но «Скаут» быстро реабилитировался стоило чуть разогнаться, он победоносно взобрался на вершину.

А в это время RS взялся покорять скоростное кольцо, изобилующее коварными «эсками» и шпильками. Здесь





Приборы повторяют общий стиль интерьера – строги и функциональн На экране помимо данных компьютера появляются подсказки навигатора.

Пользоваться встроенной навигацией удобно, но бдительность терять иельзя: оой она изчинает водить кругами.





**©** Багажни катчбека RS и унивеосала «Скаут» почти В последнем есть еще и «пенал» для

#### Skoda Octavia Scout, Octavia RS – совсем разные, оба неплохо приспособлены к обыденной жизни, при этом и по специальности хорошо работают.

его стихия: торжествующе взревев на старте, с пробуксовкой сорвался с места. И уже на выходе из первого поворота озадачил: почтн секунду нгнорпровал нажатую в пол педаль, а потом, словно очнувшись, снова рванулся вперед. Что это - нерасторопность роботизированной коробки или необычная работа системы стабилизации? А так ли это важно? Ведь даже самые крутые виражи он проходит быстро и надежно. За подобную покладистость характера можно простить даже подобные задержки, ведь все остальное эта «Шкода» выполняет на «отлично».

Закончив программу, товарищи отправились в город одной дорогой. И в пути каждый по-своему доставлял ездокам удовольствие. Их, конечно, создавали для разных людей. Но, возможно, завтра они (и их владельцы) снова встретятся в знакомом переулке, где оба живут или трудятся, прекрасно уживаясь друг с другом.



	Skoda Octavia						
Модель	Scout 1,8 TSI	RS 2,0 TSI (A)					
<b>3</b> Общие данные							
Размеры, мм:							
длина	4584	4597					
ширина	1784	1769					
высота	1533	1447					
6asa	2578						
колея спереди/сзади	1531/1500	1528/150					
Объем багажника, л	605	585					
Радиус поворота, м	5	31					
Сиаряженная масса, кг	1470	1395					
Полная масса, кг	2145	1950					
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,4	7,2					
Макс. скорость, км/ч	211	240					
Топливо/запас топлива, л	A95/60	A95/55					
Расход топлива, л/100 км:	6.4	6.2					

Двигатель		
сположение	спередиг	оперечно
нфигурация	F	16
сло клапанов	1	6
бочий объем, см <sup>3</sup>	1798	1984
пень скатия	9	,6
щность, кВт/л.с.	118/160	147/200
и об/мин	4500-6200	5100-6000
утящий момент, Н-м	250	280
и об/мин	1500-4500	1700-5000

🍑 Трансинссия		
Tun	полно- приводная	передне- приводная
Коробка передач	M6	A6

#### 🕹 Ходовая часть гипа «Мак-Ферси ка: спереди/сзади

(	реечное электроусилителем
	дисковые вентилируемые/ дисковые







# Задок ценою в миллиард

По мнению создателей, эта машина должна защитить наш автопром от полного финансового порабощения иностранцами. Способна ли – проверил Игорь Козлов. Фото автора.

#### ОБСТАНОВКА НА ФРОНТАХ

Инвестиции в проект составили без маого милинара рубней – около четверти всех вложений в развитие модельного ряда «Приора». На первый взгляд кажется, что это много, ведь универсал мало чем отличается от седана – топаво задком. Но в нем 227 абсолютею новых деталей и 407 модеризмурованиях, да еще для изотовления боковины, крыши и дверг задка заказывалы штажна в Японии – вот денжек и набежало.

Около половины кузовных деталей – из цинкрометалла, а это дает надежду на улучшение их антикоррознонной стойкости. Но вот увиден на мащиие, полученной двя ознакомистия, потеми краски на цятой двери. Токже антикоррозновным защита? Можно рассуждать и так: чем топще слой, тем озы дрение мухи в витаре, навечно закондуици. В просем под дверям-ето насекомые. Пусть останется загадка потомкам о наших технологиях.

В базовой версин «Норма» (комплектация 018) есть ABS, электроусилитель рулевого управления, электростеклоподъемники передних дверей, климатконтроль, электрозеркала, подушка безо-

пасности водителя, задине подгоговить в илтые 41-дойновые колеса. Рекомендованиям заводом розвичения целя – 340 тыкомплектацию 020 – с заводской аудиосистьемів. Возможно, эти верени будут самыми востребованными, поскольку проходят по целя (под «путиськом», с уже под применения по уже уже пользай зактропаскт, паратрония, уже пользай экстропаскт, паратрония, получим безопасности протогорыми, расправности получим безопасности пассамира, противотувания, датчики систа и дожди и прочая приятима меточы.



Угадать, в каком ухе свистит при скорости свыше 70 км/ч, несложно - с той стороны. где уплотнитель деформирован. Об этом огрехе давно известно, однако поставщик по-прежнему неравномерно тянет резину.

На пяти машинах из десяти дефект окраски в одном и том же месте - на верхней правой кромке пятой двери. Если не вмешаться в технологию покраски, то, скорее всего, эта деталь всегда будет первой жертвой коррозии.



Весьма удобный пульт. Но почему кнопка открывания пятой двери не здесь, а на боксе центрального подлокотника, куда приходится тянуться?

В пятиместном варианте багажник 450-литровый. Груз можно зафиксировать, используя десять петель, расположени по кругу отсека, и сетку - она входит в ком плект. Однако петельки на ней едва держатся, и так и тянет их сразу же усовершенствовать.



#### в тылу

Задок смотрится. Проем пятой двери более правильной формы, чем у предшественинцы, - почти прямоугольный. Дверь поднимается довольно высоко - головой не ударишься, а вот задеть ею потолок низкого гаража - запросто, нмейте это в виду. Плохо, что в машине нет штатного места под аптечку, огнетушитель и знак аварийной остановкн. Комплект уложен в нишу запаски не в самом улобном месте.

Со мной в экнпаже еще трое, н все богатыри - как на подбор. Двое устроились на заднем снденье, поскольку впередн с ростом более 190 см тесно. Все отметили, что сиденья сдвигаются назад меньше, чем у «сто одинналцатой». Суммарный вес седоков тянет на 440 кг плюс сухой паек в дорогу, фототехника и кое-какое нмущество - итого набнрается 480-490 кило, а это почти предел грузоподъемности (505 кг).

На всем путн пару раз чиркнул задними брызговиками по асфальту, а вот подвеску не пробил ни разу. Впрочем. нарочно не пытался... Очень понравился мотор: некоторые «нностранцы» с куда большей заявленной мощностью менее расторопны в динамике. Двигатель уверенно тянет на низах, бодро раскручивается, и не приходится частить с переключением передач. Да и не тянет лишний раз понграть с коробкой: переключения проходят туговато, ходы рычага великоваты. Одна надежда - через несколько тысяч километров механизм разработается... Завод уверяет, что на скорости 100 км/ч уровень шума в салоне не превышает 71 дБ. Остается вернть, но это возможно лишь при условин, что оконные уплотнители не покороблены, как на нашей машине. Тормоза с увеличенным 9-дюймовым вакуумником и ABS отрабатывают, что на-



Ваш «доброжелатель» всегда может всы пать в бензобак горсть песка: никакого замка на горловине нет!

Такая конструкция перехода трубок и проводов в двери долго не живет - во всем мире ее делают 5-образной петлей. Обратите нимание: одна из гофр уже соскочила. А что будет зимой?



Пятая дверь в поднятом попожении не гро зит голове проходящего под нею владельца даже двухметрового роста. В обивке предусмотрена удобная рукоятка-углубление.





# АВТОМОБИЛИ | ПРЕЗЕНТАЦИЯ УНИВЕРСАЛ LADA PRIORA До конца нынешнего года завод планирует изготовить 20 тысяч универса-пов – около 13% общего объема выпу

	Lada Priora универса	
<b>ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ</b>	общие данные	
삗	Размеры, мм	
ΞI	длина	4340
8	ширина	1680
ᇏᅵ	высота	1508
동	6a3a	2492
ਵ ∣	колея спереди/сзадн	1410/1380
<b>5</b> 1	Объем багажиика, л	450/777
<u>.</u>	Полная масса, кг	1593
主	Снаряженная масса, кг	1088
죕	Максимальная скорость, км/ч	183
	Время разгона 0-100 км/ч, с	11,5
	Топливо/запас толяива, л	A95/43
	Расход топлива, л/100 км:	
	городской цикл	н.д
	загородный цикл	нд
	смешанный цикл	7,3

дри 5600 об/мин. 145 Н-м при 4000 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** передмеприводная, M5.

#### ходовая часть:

полянска - спереди типа «Мак-Ферсон», сзади упругая балка; управление - реечное с электроусилителем; тормоза - спереди дисковые вентилируемые, сзади барабанные; шимы --185/60R14 www.185/65R14.

зывается, штатно. Другое дело, хотелось бы, чтобы ход руля был покороче: почти четыре оборота от упора до упора - многовато при интенсивном рулении, например, когда я гонял по закрытой кроссовой трассе. Тем не менее диплом «Янтарный Шумахер» по результатам журналистских соревнований уехал со мной. В ближайшее время завод плани-

рует внедрить новую рейку - с 3,1 оборота руля от упора до упора. Электроусилитель останется прежним, калужского производства. Опасаться за то, что он будет рулить «самостоятельно», вроде бы нет оснований - с «Приорой», в отличие от «Калины», ничего подобного пока не случалось. Механизм ЭУРа хорош и тем, что в нем нет редуктора, а стало быть, при отказе электрики получаещь обычное рулевое управленис.

Вскоре обещают внедрить двухдиновый аудиоцентр с CD-проигрывателем и «блютусом», а также новый двигатель объемом 1,8 л на базе хорошо зарекоменповавшего себя «сто двалцать шестого». Средний расход топлива за всю поездку составил 7,4 л/100 км - очень хороший показатель, если учесть постоянно включенный кондиционер, напряженное порой движение и то, как мы загрузили собою машину.

Продажи модели начались 20 июня, и заводчане надеются, что спрос на нее будет. А что касается мелких огрехов, то как же без них! Это уже традиция... 3Р

#### Универсал Lada Priora - машина с отличным мотором и адекватным соотношением цены и качества.



В отличие от «сто одиннадцатой», релинги здесь на трех опорах, максимальная нагрузка на них осталась прежней – 50 кг. В крыше теперь не три, а четыре усилителя - и повысилась жесткость кузова.

Обещанного крэш-теста (по EuroNCAP) завод так и не провел. Интересно, куда прилетит, случись лобовой удар, двухлитровый огнетушитель, уложенный таким вот образом? А размещен он так потому, что в штатное место с ремешком в левой нише этот снаряд не помещается.





Если сложить обе части заднего сиденья, то в багажник войдет 777 л груза до подоконной линии и 1122 л - при загрузке под потолок. Задняя полка может быть, как у «сто одиннадцатой» (на фото) или в форме шторки, но только в комплектации «Люкс».

№ Мы сетовали в 3Р, 2008, № 1 на неудачное крепление клапана адсорбера на декоративной накладке двигателя, что мешало быстро менять свечи зажигания. Здесь клапан можно снять одним движением - нажав на удобный усик.





## Остаться собой

Второе поколение «Спортиджа» появилось чуть менее пяти лет назад, а недавно вседорожник модернизировали. Результаты оценивал Максим Сачков. Фото: Александр Кульнев.

акой яркий блеск – даже глаза сленит! Но выглядит опрятно и привлежетельно (разумеется, пока не съедешь на обильно политый должем прослем». Впрочем, ни броский окрас, ни легкий маниже не скрывают замитекого происхождения. Коребием был, коребием и остался. Хотя в новом облике «Спортидъ» мне кажется краще. Выглядит не только посвеженшим, но и боле приветливам багогодаря смеющимся глазам-фарам и застывшему в улибее перецеску бамитеру.

Рестайлинг затронул также интерьер. Но и здесь коренным образом ничего не изменилось: недорогие материана, невыразительный, сутубо функциональный дизайн. Зато собрано добротно.

Путю овидать чуда от 142-сильмого двигателя, который оставия в наследство предпистнениих. Тгоба винться в плотняй погок, приходится от лудин крутимого, посмотор, проживающийся после 3500 об/ мин, и быстро отщенкивать передачил эбого перечитавать стутеньям исканической коробки одно удовольствие – рыта клацает, как ружейный затвор, и безощибочно попадает в цель. Однако стартовать реазов сеж не с руки – динамика

не вдохновляет. Да и разговаривает двигатель на повышенных тонах, с характерным клюкотанием. Но если не торопиться, начинаешь получать удовольствиемотор неплохо подхватывает снизу, уверенно и не так уж шумно везет полуторатонный «айсберг».

Действительно комфортно! Энергосмисленные обиды, которые наносят ей российские дороги. Скоро перестаю притормаживать перед лежачими полищейскими и объезжать каждую кочку. Правда, иногда встречаются крупные язвы, да, иногда встречаются крупные язвы. способные навредить даже 16-доймовым колесам ининам сдюмолью высоким профилем. Благот, такие препятствия видны издалеся (спасибо высокой посадке!), а вседорожник, коти и не надлены от рождения этсковыми повадамы, при режих маневрах ведет себя адекматно и прогиозируем. Оллыко придегся привыжнуть к немаленьким крейам и безответности (уза важе «можо и разго събържа и режите в заме «можо предът събържа и режителности (уза важе «можо предът събържа и

Рестайлинговый «Спортидк» недалеко ущел от прежней версии. Но это во многом плюс. Ведь более серьезные изменения неуколимо привелей бы к удорожанию автомобиля, лиштв КИА серьеного козары. «Коресц» сстался одним из самых доступных паркетников на российском рынке. Тестовый помипериволный автомобиль в начальной комплектации «Комфорт» (дешенье только варианты с передини приводом) стоит 759 000 рублей. За достаточный набор оборудования, приемлемые характерыстикии и кажество, по-мосму, разучно. 3Р





# Энергоноситель

Гибриды нынче в моде, ведь они отражают не только желание владельца сэкономить, но и его отношение к будущему. С самым популярным в мире творением экологического автомобилестроения – «Тойотой-Приус» знакомился Сергей Воскресенский. Фото автора и «Тойота».

еленые лужайки, горбинки рулоиов свежеубраниого сена, однотипиые, аккуратные домики вдоль узких, извилистых, но безупречного качества дорог. Здесь, в пригородах Стокгольма, волей-иеволей начииаешь ценить по-скандииавски сдержаиную природиую красоту, пронизаииую произительно-голубыми пятнами миогочислениых озер и фнордов. И как же все это гармонирует с настройками и характером «Тойоты-Приус» третьего поколения!

А вель иовиика илеально вписывается ие только в ландшафт, ио и в драконовские местные правила дорожного движения. Будь я за рулем чего-инбудь более бензииово-эмоционального, 30, 50 и даже 90 разрешенных километров в час наверияка рождали бы в душе протест, переходящий в иегодоваиие. А здесь, среди фактуриых серых пластиков и какой-то совсем не автомобильной тишины, совершению не хочется рассужнать об остроте руля или ииливилуальности ездовых ощуще-

ний. Погружаюсь в процесс взаимодействия беизииового двигателя и электромотора, раздумываю об экоиомии и рекуперации энергии. Увлекся так, что даже невесть откуда взявшийся в этом царстве правильного социализма «Феррари» не вызывает восхищения. Ои - антипод этому олицетворению бережливости. Никакой агитации! Просто «Приус» быстро делает подобиые настроения привычными даже для прожжениого автомобилиста-«спортсмеиа».

#### ТАЙНЫ ТЕХНОЛОГИЙ

Инженеры гордятся: им удалось создать хэтчбек с лучшими аэродинамическими показателями (Сх = 0,25), что в совокупиости с низким сопротивлением качению используемых шин сиизило выброс СО2 аж на 14%. Подчеркивают, что очень тщательно работали над уменьшением зазоров на виешних паиелях кузова и зализывали его поверхности, отмечают сиижение уровня шума и улучшение разгонной и тормозной динамики. Экономия и еще раз эконо-

мия - это, как молитва! У «Приуса» третьего поколения еще и более мощный беизиновый двигатель объемом 1.8 л. работающий, как и прежде, по циклу Аткиисона. Ои совершениее предшественника, например, за счет применения электрического насоса в системе охлаждення. Кроме того, в его активе целый набор систем, позволяющих повысить КПЛ рабочих процессов и, следовательио, делают его более экономичным. Ну а в помощь беизину целая армия электрических устройств с заметио улучшениыми характеристиками: модериизированные электролвигатель (60 кВт), геиератор (42 кВт), металлогидридиая аккумуляториая батарея, блок управлеиия электропитанием. Все это, по миснию создателей «Приуса», делает его, с одиой стороны, серьезным конкурентом по динамическим возможностям автомобилям с двухлитровыми двигателями, а с другой - обладателем недостижимого для инх, как, впрочем, и для



многих малолитражек, расхода топлива - 3,9 л на 100 км. Аргументы, согласитесь, очень весомые! Посмотрим, что получилось.

#### **УРОК БЕРЕЖЛИВОСТИ**

По первым впечатлениям, гибрид определенно не для меня! Здесь явно не хватает эмоний, знакомых вибраний, на которые в обычном автомобиле зачастую даже не обращаешь внимания, звуков, благодаря которым общаешься с машиной, понимая ее настрой. Всему этому противопоставлено бесшумное и какое-то созерцательное троганье, начисто лишенное экспрессии. Из привычных звуков - лишь шелест шин, кажущийся неожиданно выразительным. Мне удобно и в то же время скучно среди серой кожи, в основном серых же пластиков, многочисленных электронных приборов, преисполненных желания направлять меня в русло экономии.

В водительских ощущениях некоторая искусственность. Я словно в продвинутой компьютерной игре: вращаю упругий, но не настоящий руль, давлю на такую же педаль тормоза. Даже когда нарушаю все рекомендации и от души утапливаю педаль акселератора, ничего яркого не происходит. Где то далекодалеко еле слышно заговорил мотор, «Приус» начинает медленно и плавно ускоряться, поведением напоминая автомобиль с вариатором. Словом, одна радость - русифицированный нави-



Может быть, не очень ярко, зато удобно. Руль регулируется в двух направлениях.

Показания спидометра могут проецироваться на ветровое стекло, а расход и накопление энергии очень наглядно отображаются на экране.





Три режима системы привода: EV – используется только электроэнергия; с нулевыми выбросами можно проехать до 2 км, но не быстрее 50 км/ч; ЕСО - смешанный режим, обеспечивающий максимальную экономичность; PWR - мощностной, гарантирует максимальную отдачу.



Toyota Prius – серийный автомобиль, который удивляет неординарными свойствами, приносит водителю необычные ощущения и открывает возможность заглянуть в будущее:

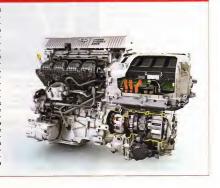
гатор, удивляющий, правда, ие очень удачным переводом, зато великолепно дублирующий схему маршрута на ветровом стекле. Очень удобио!

Вот это да! Шведские водители мотут быть зомициональниям. По крайней мере те, которые происсятся мими на разрешениях 90 жм<sup>1</sup> и вовско тудит, негодуя. И утораздило же организогрою куторить соревнования на экономичиосты! Тенерь «Приус» пытасти тащиться на электротяте, а значит, не быстрее 50 км<sup>1</sup>/и. Зато аккуратные 50-60 жм<sup>1</sup>/и ас шпадметре без особых ухищрений позволяют получить средний расход в 2,6 л/100 км. И это на обычной, полной вяражей, подъемов и спусков дороге!

Что-то неумолимо именилось я моем отношении к тому автомобилю. Нет, я сще ис привых экономить и по-преженему раздражаюсь, глядя в моднос, но чересчур изломанию в угоду зародинамие задиес стккло. Однако непольно замечаю: уже освоилася в этой тишние и пронико, доверием к совершение игреальным в объмнами и жизни показателям раскодомера. Динжения педалью становятся более взвешенимин, но даже в этом Стане на отдельных участках шоссе стрепка спидометра легко персекает 130-километровую отметку, bone стог. «Приус», оказывается, умеет быть энергичным в поворотах и даже геншть водительские амбиции правильностью реакций. Увы, «эеленье» шими ис совсем полосорит для подобных экспериментов и изинают недовольно повизитате в самых безобидных ситуациях. Но постепенно мие становится на удивление комфортно. Оказывается, для этого иужно

#### СИЛА ТРЕХ СЕРДЕЦ

Силовая установка «Тойоты-Приус» - Hybrid Synergy Drive работает по последовательнопараллельной схеме. В зависимости от нагрузки, автомобиль может приводиться в движение бензиновым или электродвигателем, а также их объединенными усилиями. В системе есть аккумулятор, запасающий энергию, и генератор, выполняющий самые разнообразные функции, в том числе пуск бензинового мотора. Последний, как и прежде, работает по циклу Аткинсона, что обеспечивает высокий КПД, Двигатель мощнее 1,5-литрового предшественника на 27% и экономичнее его. На вооружении у машины немало вспомогательных систем, например EGR, которая отбирает часть выпускных газов, охлаждает их и возвращает во впускной коллектор, уменьшая потери на впуске. Есть устройство, которое сразу после пуска мотора через специальный теплообменник направляет те же газы для подогрева охлаждающей жидкости. Система регулирования фаз газораспределения (VVT-i) повышает моментность мотора на низких оборотах.







лишь слегка сместить акценты в собственных настроениях.

#### ЦЕНА ЭКОНОМИИ

К концу года «Приус III» в двух комплектациях - «Элеганс» и «Престиж» появится в России. Он будет адаптирован к нашим условиям, но лишится некоторых необычных функций. Так. на русифицированной версии не будет, например, стеклянной крыши с солнечными батареями, позволяющими в жаркую погоду кратковременно охлаждать и продувать салон даже при длительной стоянке. Лишат машину и радара, помогающего поддерживать безопасную дистанцию в плотном потоке.

Это, наверное, не главное. Вопрос: готовы ли мы платить за экологическую чистоту? Вель гибрил нелешев, хотя и отлично оснашен. Цены пока не названы, но на первом этапе это будет откровенно штучный товар, ясно даже создателям машины. Но хочется надеяться, что в будущем ситуация, по крайней мере в больших городах, изменится в пользу таких вот шелевров инженерной мысли. Это меня «Приус» настроил...

#### Toyota Prius III

ОБЩИЕ ДАННЫЕ Размеры, мм:	
газмеры, мм: длина	4460
ширинз	1745
высота	1500
база	2700
колея спереди/сзади	1525/1520
Объем багажника, л	445
Раднус поворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1445-1495
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,4
Максимальная скорость, км/ч	180
Топливо/запас топлива, л	A95/45
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	3,5
загородиый цикл	3,7
смешанный цикл	3.9

#### **ВИГАТЕЛЬ**:

**выя**: Р4, 16 клапанов, 1,8 л, 73 кВт/99 л.с. при 5200 об/мин, 142 Н-м при 4000 об/мим, степень окатия - 13,0, расположен спереди поперечно: **чатнор**: Синхронный на постоянных магнитах, 650 В, 60 кВт. 207 Н-м.:

метаплогидридный, 6,5 А-ч. Суммарная мощность привода - 100 кВт/136 п.с.

### трансмиссия:

переднеприводнап, гибридная, бесступенчатая; главная передача — 3,27, передача з.х. — 2,68.

#### ходовая часть:

подвески - спереди типа «Мак-Ферсон», сзади упругал балка; рупевое управление - реечное с электроусилителем; тормоза - спереди дисковые вентилируемые, сзади дисковые: шины -195/55815

#### PRIUS - ИДУЩИЙ ВПЕРЕДИ



«Тойота-Приус» появилась на японском рынке в 1997 году и стала первым серийным автомобилем с гибридным приводом. Тогда ее оснащали электро- и бензиновым двигателями с бесступенчатым вариатором. В 2003 году на «Приусе II» схему дополнили преобразователем мощности, существенно повысившим КПД привода. Ну а в 2009-м появился Hybrid Synergy Drive, модернизированный на 90%.

Интересно, что гибриды первого и второго поколений требуют незначительных расходов на гарантийное обслуживание, которые, по утверждению специалистов, составляют лишь 36% от затрат на обслуживание таких моделей, как «Королла» и «Авенсис». Например, тормозные колодки «приусов» служат 100 000 км и более, аккумуляторные батареи - чуть ли не весь срок эксплуатации, а светодиоды, используемые в головном освещении, не менее 20 лет!



Младший из кроссоверов БМВ появится в продаже через полгода, но Максим Сачков сумел опробовать Х1-до громких премьер, Фото БМВ.

тоило ли тащить фотоаппарат через границы и досмотры! Ни одного кадра не сделал, даже ни разу не достал камеру из кофра. Причина проста: несколько БМВ-Х1, привезенных на тест в Испанию, на остров Пальма-де-Майорка, лишь предсерийные образцы нового компактного кроссовера. Их внешность, возможно, немного попправят, поэтому машины в камуфляже, напоминающем, кстати, гжельскую роспись. Витиевато получилось... А вдруг такая раскраска станет опцией для товарных машин?

Маски скрывают истинные лица новых моделей, но не размеры. Самый маленький мистер (точнее, герр) Икс выглялит ненамного мельче нынешнего Х3. Частное мнение подтверждают объективные показатели: база «первого» короче лишь на 35 мм, а длина меньше на 115 мм. На мой взгляд, расстояние в ногах задних пассажиров сравнимо, а вот потолок в X1 немного ниже.

Получив приглашение за рудь, перебрался с галерки на водительское место.

Не ждите рассказа о деталях интерьера по начала производства серийных автомобилей и во внутреннем убранстве произойдут небольшие изменения. Хотя, уверен, фирменный дух, уже поселившийся в салоне, никула не улетучится, как и выверенная до мелочей эргономика.

Первое знакомство с X1 - на безпорожье. Лизель объемом 2,0 л с двойным турбонаддувом и 6-ступенчатый автомат обеспечивают превосходную тягу на низах. И отмерять ее водителю удобно, а потому серьезные препятствия преодолеваю медленно и аккуратно. Но большинство кочек спокойно пропускаю под кузовом. Все-таки 194 мм - неплохой клиренс для кроссовера (на 9 мм меньше, чем у ХЗ). В штатном варианте автомобиль комплектуют пластиковой защитой двигателя, а любителям поездить вне асфальта предложат более прочную, из металла. На проселке отчетливо чувствуется, что подвески жесткие, но плавность хода все же лучше, чем у Х3. Один из заводских инженеров подтвердил мои наблюдения, обмолвившись, что «икс-первый» задумывали более комфортным.

Дальше маршрут - по горам. Тут новорожденному предстояло доказать, что он настоящий БМВ. Сомиений нет! Еще бы, ведь большинство решений для постройки шасси X1 разработчики позаимствовали не у почтенного по модельному возрасту Х3, а у более современной легковой модели 3-й серии. В архитектуру подвесок внесли минимальные изменения, в основном из-за иного дорожного просвета, подобрали настройки амортизаторов, пружин и стабилизаторов. Кстати, помимо штатной подвески, любителям активной езлы предложат спортивный вариант на 18-дюймовых колесах.

На сладкое оставили ровный гравийный участок, где Х1 продемонстрировал самый свежий вариант полного привода xDrive. Помимо управляющей электроники, усовершенствовали многодисковое сцепление, распределяющее крутящий момент между передней и задней осями. Технические изюминки нового узла



225/50R17



Прототнп «икс-первого» показали год назад на Парижском автосалоне. Серийные машинь публика впервые увидит осенью на выставке во Франкфурте.

с маркировкой АТС-350 инженеры пома держат в сверете. Помрат только, что работает четче и быстрее. Жаль, и было для сравнения автомобиля с «устаревшей» версией Хігіче — проверки бы-В обычной ситуации электроника делит иту между освян в соотвощения 40-60. При необходимости вногодисковое сцетенние перекинет до 80% крутивего момент на перецине колеса или до 100% – на задние На безарохиске и наресц. и назад приходит по 50%. Перераспределяют тягу и электронные системы: стабилизации и препятствующая перевороту, трекшн-контроль, имитирующий блокировки межколесных дифференциалов.

Когда журнал уйдет в цечать, появятся первые фотографии серийных БМВ-XI, деталей интерьера, багажного отделения. А через несколько месяцев фирма представит окончательный вариант кроссовера, который уже можно будет судить по всей стротости. Тогда и пообщаемся. Без галстуков и масок.

Даже при беглом знакомстве с опытным образцом очевидно: БМВ-X1 не разочарует покупателей. Кстати, начало продаж запланировано на 26 ноября.





#### FIAT SEDICI

1,6 л, 107 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Emotion 4×4, 714 000 руб.



X124PT 199

# Душевные качества

Городские кроссоверы с разными характерами и подходами – «КИА-Соул» и «ФИАТ-Седичи» сравнивал Сергей Воскресенский. Фото: Александр Кульнев.

то они, какого роду-племени компателные кроссоверь, микровоны, причудливые хлучбеки? И полечну именно с этими, явио городскими автомобильниками мы оказались в Мурее паровозов, что недалеко от Переклавия-Запесского? Заросшая травой узиколосийся от ди начинается, то ли заканчивается в бынших ремонтных мастерских быших горфиных разработок. Негороплиные дидьи с интересом поглядывают на две сперкающе «бедкелушки» и при этом успевают на удивление слаженно сооружать очередной экспонат из груды металлопома. А мы, открыв дверцы удобных совремных затомобилей, варут оказываемся в проциом, дте тоже сложе, диятели, рачати, педали... И много изъеденного временем толстенного железа. Скорее всего, дупы нашей сегоцияцимей компании мению кИМ. Соуль, всды именно так – «дупы» – переводится дызвание, прямо скажем, необъчного дытомобали, висрем воряваниетося на отечественный римо. Оригинальные пропорции, стипь, комплектации – даже создателы затрудняются с классификацию, собрудзенняя в краже формы и цвета или, собрудзенья в краже формы и цвета



новинка, невзирая на передний привод и 1,6-литровый двигатель, сочетает в себе лучшие черты вседорожника, минивэна и юркого хэтчбека. Посмотрим? Тем более что противостоять «корейцу» будет пусть компактный, но все же настоящий кроссовер «ФИАТ-Седичи», более известный у нас как «Сузуки-SX4». А поскольку у новичка, в отличие от «Седичи», нет тумблера, управляющего резервами трансмиссии, то, чтобы поставить соперников в равные условия, мы перевели фиатовский тумблер в положение 2WD, то бишь передний привод.

### НА СТЫКЕ ДВУХ СТИХИЙ

Странный он. ... То ли концепт, никак не желающий расстаться с выставочными причудами, то ли игрушка в разыгравшемся воображении создателей. «КИА- Соул» бесцеремонно завладевает вниманием, выставляя напоказ причудливые изгибы форм. Даже понимая, что сегодня из пластика и металла можно сделать почти все, невольно отдаешь должное оригинальности этого творения. А вот и первое уточнение: увы, кроссовер «Соул» никакой, во всяком случае в российском толковании этого слова. Жесткая «юбка» переднего бампера и 160 мм



#### **KIA Soul**

Концепт показалы в 2006 году, серийная версия необычного автомобиля была представлена в Париже в 2008-м, продажи в России начались весной нынешнего гола.

#### двигатели:

бензиновый и турбодизельный, 1,6 л (124 и 128 л.с. соответственно).

коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат.

#### комплектации: «Комфорт», «Яюкс».

DENA: 599 000-699 000 py6.

Заметен на дороге, удобен для задних пасса-

жиров, темпераментен. Шум двигателя, посредственная плавность хода, неудобный багажимс.

> CANNER OWNER по категориям

KIA Soul - экстравагантность нынче в цене, особенно подкрепленная комплектациями. Добавить бы машине практичности и яркости водительских впечатлений.



Ассоциации напрашиваются непри к тому же открывать этот ящик в «Соуле» очень неудобно.

«пол килем» делают его в нашей стране добротным, но самым обычным участником дорожного движения.

Удивление, граничащее с разочарованием, - на следующей стадии знакомства. Салон самый обычный, если не сказать обыденный. Малиновые внутренности бардачка и ящичка на центральной консоли не в счет, они скорее вызывают недоумение на общем темном фоне. Остальное сугубо рационально: жесткие пластики, незамысловатое водительское сиденье с «пустотой» в пояс-



Прямо не автомобиль КИА, а парад «малиновых пиджаков». Да и рука при переключениях так и норовит шаркнуть по консоли.



Как прокомментировать информацию, предлагаемую приборами КИА? Пользоваться ею можно, но уж очень она из прошлого.





Компактный кроссовер, впервые представленный в ноябре 2005 года, продавать в России начали недавно, зато отечественному потребителю хорошо знаком двойник «Седичи» - «Сузуки-SX4».

#### ARMCATERS. бензиновый, 1,6 п (107 л.с.).

коробки передач:

4-ступенчатый автомат, 5-ступенчатая механика, привод передний или полный (с автоматически подключаемыми задними колесами), комплектации:

Dynamic, Emotion. HEHA:

682 500-714 000 pv6.

Удобен для водителя, комфортен, выразителен с позиций управляемости, большой дорожный просвет

Жестковат на мелких неровностях.



FIAT Sedici - ему фактор времени, похоже, только на пользу. За непритязательным обликом скрывается продуманный и удобный автомобиль с достаточно широкими возможностями.





В «Седичи» тоже небогато, вдобавок частокол рисок спидометра несколько озадачивает.



Для сохранения паритета мы ни разу не воспользовались переключателем





№ ФИАТ демонстрирует пример почти стандартного заполнения места на центральной консоли. Особенно радует климатическая установка.

ничной области, ничем не выделяющаяся комбинация приборов. Даже причудливая центральная консоль, хваткий руль и удобный рычаг пятиступенчатой механики не спасают ситуацию. Все равно после экстравагантной внешности чувствуещь себя немножко обманутым.

Но автомобильчик с характером. Правда, не столько ярким, сколько шумным, но отдам должное: табун из 124 «лошадей» временами ведет себя достаточно эмоционально. По крайней мере двигатель удобный; он сдержанно скромен

#### АВТОМОБИЛИ TECT KIA SOUL, FIAT SEDICI



виачале, ио к 4000 об/мин стаиовится иапористым и даже агрессивиым, и звуковое сопровождение, конечно, тоже.

Ездовые иастройки КИА бесхитростны и прозрачиы. По подвескам он «трясучка»: шумию и жестко реагирует иа дорожную мелочь и скачет по иеровностям покрупиее, словно упрутий каучуковый мячик. Очевидию, «Соул» иеплохо справляется с колдобинами, но, попав на ровное шоссе, окончательно понимаешь: предпочтительнее их отсутствие. Нендельна и управляемость, хотя до поры до времени машина ведет себя надежно и понятно, чутко реатирует на команды водителя, допуская лишь небольшие помарки на иеровностях. Но если потребовать большего, в быстрых виражах станут ощутимы рыскания задней оси, крены кузова и слишком очевидное стремление вывалиться наружу поворота. Словом, водительский темперамент, быющий через край, – не подарок для него.



Багажник «Соула» очень скромный и какой-то нерациональный, зато под фальшполом вместительный «органайзер».

 Полноценное заднее сиденье – одно из главных преимушеств этого КИА.





Для России докатка не очень хороша, зато отсек сзади организован весьма практично.

В «Седичи» сзади не то чтобы тесно, но колени и голова все время ощущают ограниченность пространства.



#### ЯПОНСКАЯ КЛАССИКА

Если не принимать по внимание, что ни внеше, на принимать по внимание, что ни внеше, ни внутренне автомобиль нисколечко не покож на другие ФИЛТы, можпрактичности «Седени». Спокойная, не 
будоражащия дупу внешность, трамотно попуеркнутам атрибутика вседорожности. И ведь, не обманнаяст. То крайней мере попионриводная версия с местаникой декомструрует честные 190 мон под
моторивым отсеком. Согласитесь, для компактного кроссовера всемым прилично.

Уж не знаю, кто главенствовал в разработке интерьера, но в серых оттенках пластиков, неброских шкалах приборов, даже крутилках климатической установки четко прослеживается классический «японец». Да, он до предела рациональный, но при этом высококачественный, аккуратный, хорошо оснащенный и, главное, выдержанный в едином стиле. ФИАТ немного теснее КИА в ширину, не столь просторен для задних пассажиров, но на водительском месте располагаенься удобнее - в первую очередь благодаря более удачным пропорциям иодушки и спинки. Здесь тоже есть к чему придраться, например к тесному педальному узлу: тормозя, иной раз еще и подгазовываешь. Или к не очень большому диапазону продольной регулировки водительского сиденья. Но в «Седнчи» все равно чувствуешь себя гармоничнее.

Короткая первая, вторая, даже третяя переднач. Он немного обманивает, сразу намская на отменную таговитость, тора у намская на отменную таговитость, чае тоже двойн т обороты, полностью раскрывая свои воможности лишь после 4000. Ну а до этого вполне добротно справляется со своими обязанностями. Однако стоит поехать порезме, ленца в режидиях становится хорошо заметной, сообенно на высших передамах. Зато, а отличие от КИА, балует неплохим акустическим комфортом; вук мотора, по крайней мере, не столь въразителен на высоких и гредики оборота на выскоких предики оборота,

Балует «Сецичн» и хорошо сбаланспрованными настройками пасси. Ів, его подвески немного шумим и небрежмы на меняхи креонностя, но в остапном отлично справляются со своими обязанностями и демонстрируют хорошую энергоемость, обеспечивая машине достойный комфорт и всема выразительную управляемость. Последняя определенно интереслее, нежели у КИА, и подкупает почти индеальным взаимопониманием водителя и мащины даже во остраж докромкых ситуацияма.

80-120 KM/4 (V)

--50 KM/4

ение со 100 км/ч:

🗳 Выбег, м:

#### ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

<b>©</b> Общие данные	KIA SOUL	FIAT SEDICI
Размеры, мм:		
длияа/ширина/высота	4105/1785/1661	4115/1755/1620
база	2550	2500
колея спереди/сзади	1570/1575	1495/1495
Радиус поворота, м	5.3	5,5
Объем багажника, л	220	270
Масса снаряженная/полная, кг	1170/1680	1245/1670
Время разгона 0—100 км/ч, с	10,4	10,8
Максимальная скорость, км/ч	177	170
Топливо/запас топлива, л	A95/48	A95/50
Расход топлива, л/100 км: загород./ город./смешаниый	5,7/7,9/6,5	5,9/8,7/6,9
<b>ॐ</b> Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди полеречно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем. см <sup>3</sup>	1591	1586
тепень скатия	10.5	10.5
Мошность, кВт/я.с.	93/126 лри 6300 об/мин	79/107 лри 5600 об/мин
Крутящий момент, Н-м		
	156 при 4200 об/мин	145 лрн 4000 об/мин
🍹 Трансмиссия		
lun .	переднеприводная	полноприводная
Коробка передач	M5	. M5
Передаточные числа UII/III/IV/V/з.х.	3,62/1,93/1,29/0,97/0,84/3,55	3,55/1,90/1,31/0,97/0,82/3,25
Главиая передача	4,27	4,41
🏖 Ходовая часть		
Подвеска: спереди	1ипа «Мак-Ферсон»	тила «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная бапка	упругая поперечная балка
Рухевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Гормоза: передние	дисковые вентилируемые	Дисковые вентипируемые
задине	барабанные	барабанные
Размер шин	205/55816	205/60R16
ЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ» З Весовые и геометрические характерис знаржженная масса, кг 4агрузка на ось, кг (%): переднюю	1208 708 (58.6)	1275 750 (56.8)
заднюю	500 (41,4)	750 (58,8) 525 (41,2)
	300 (41,4)	525 (41,2)
орежный просвет, мм Винамические качества	160	190
Pascon, c:	11.6c 16.7c 39.6c 17.6c 19.6c	2,3c 18.1c 27,3c 8.1c 120,46,00 127,3c 18.1c 120,46,00 170,120
<b>3</b> Эластичность		
время разгома, c:		
60-100 KM/4 (IV)	13,6	14,1

19.5

1300

705

42.1

9.2

21.5

1369

41.0



#### РАБОТЯГА ИЛИ ИНДИВИДУАЛИСТ?

За одним - новизна, нестандартная, запоминающаяся внешность, необычность, граничащая со странностью. Другой - хороший знакомый с уже примелькавшимися чертами и пропорциями. Его привлекательность обусловлена добротностью и четкой направленностью ездовых характеристик. В этом тесте лучшим оказался именно практик. Но это вовсе не означает, что «КИА-Соул» неинтересен для потребителя. Просто рассчитан он на совершенно иную аудиторию, которая ценит прежде всего яркую индивидуальность. Создатели корейской «души» использовали новейшие приемы, в которых концептуальное, кажется, стало реальным. Похвально, вот только начинку для подобных экспериментов хотелось бы иметь посерьезнее.



Сертей Воскресенский: «Компактным городским кроссоверам приличествует более «компактная» цена. При всем уважении к необычности КИА и сбалансированности возможностей ФИАТа должен отметить, что стоимость их базовых версий вседма высока».



#### **УРОВЕНЬ ШУМА В САЛОНЕ, ДБА**

	Скорость (передача)								
Модель	80 (IV)	100 (IV/V)	120 (V)	140 (V)	160 (V)				
KIA SOUL	65,9	68,9/68,5	70,4	72,6	76,8				
FIAT SEDICI	65,4	66,5/67,5	69,7	73,5	76,5				

#### ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

		ючее ме		Салон		Ходовые качества		Комфорт		Приспособленность к России						
Модель	Сиденье	Органы	0630р	Передили часть	Заднея часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шуза	Плавность тода	Кяният	Гесметрическая прокодимость	Сервис	Эксплуатеция	Общая оценка
KIA SOUL	7	8	7	8	9	7	9	8	8	7	7	8	8	8	7	7,7
FIAT SEDICI	8	8	8	7	9	8	8	8	9	8	8	8	9	7	7	7,9

баллы простовляются каплегиально, группои экспертов 3Р. Оценко не является обсалютной, оно поназывает место мишты в данном тесте сконкретными соперникоми. Максимальная оценка — 10 баллав (идеал), в баллов нормы двя элюгос моших

## «Их» университеты

Экзамен в университет кроссоверов у выпускников школы «Хёндай» принимал Игорь Козлов. Фото автора и «Хёндай».

58 35 milleu 08/2009

Выстроившись в ряд перед здаиием МГУ, вчерашине «школяры» сияют, как иовенькие пятаки. Мне достался весьма обеспеченный «абитуриент» с люком, подиожками, релиигами иа крыше, полиоразмериой запаской (у остальных лишь докатка) и электроприводом двери задка - удобиая, замечу, опция, только слегка иастырная: усилие, при котором привод распозиает препятствие и идет на попятную, великовато.

Ручку открывания подпола багажника уже кто-то отломал - исмудрено, петельки совсем хилые. Мие же достадось сломать рукоять капота: вроде потяиул нежно, а хлипкие защелки - того... Да, пластик на задворках интерьера явно ие тот, что на фасаде, где не к чему придраться.

Почему-то журиалисты всегда оценивают салон мерками великаиов. У коротышек свои критерии: чтобы подушка силенья была не слишком длиниой или высокой, а салои - ие слишком большим и оттого неуютиым. Место переднего пассажира явио не для меня, поскольку лишь в одной точке иоги достают по пола. Стоит их вытянуть или поджать - повисают в воздухе. В дальней дороге так быстро устанень. Сиденье водителя с лифтом, поэтому уселся вполие удобно. Разве что подголовник иавязчиво мозолит затылок. Кнопки и переключатели хорошо доступны, а их расположение вполие логично. А вот дисплеи иа покатой центральной коисоли ие поиравились: при ярком свете показаний



ие разберень из-за бликов. Но довольно о статике - машина не диван! Куда интереснее динамика, благо за пару тысяч километров путешествия впечатлеиий иабралось куда больше, чем от короткого дилерского тест-драйва.

В городе сразу понравились хороший обзор и работа автомата. Несмотря на немалые габариты, машина едет, словно обычная легковушка, почти без креиов и продольной раскачки. О том, что ты на вседорожиике с прочной и массивиой подвеской, иапоминают лишь содрогания кузова на стыках асфальта. Озадачила некоторая дубовость задией миогорычажки. Она должна быть легче и точнее неразрезного моста, а ведет себя примерио так же - подпрыгнув на кочке в повороте, переставляет залок.

На загородиом просторе набираю дозволенные 110 км/ч и включаю круиз-контроль. Скука: автомат перешел на шестую передачу (зачем их столько?)... и словно уснул. Возможно, для экономии топлива и релаксации за рулем это полезио, однако хочется не только рулить, ио и педали нажимать! Дорога сузилась, движение стало дерганым - отключаю электронику. Теперь при обгонах или на подъемах маннину приходится пришпоривать. Одиако деликатно разбудить коробку без привычки ие так-то просто. Слегка придавив газ, ждешь ускорения или переключения вниз, но отклика нет. Нажал посильнее - никакой реакции, словно электронная педаль тоже спит. Лишь когла пелаль почти ушла в пол, автомат, опомиившись, включает третью - и 260 «лошадей» бросаются иаверстывать упущенное, да так





резво, что головой в очередной раз бъещься о подголовник. Что же ты... иервиая такая? А ведь подобная манера может выйти боком, окажись водитель без опыта да на скользкой дороге. Конечно, найти общий язык с автоматом удалось, но нащупывать порог, при котором сработает кик-даун, пришлось лольше обычного.

Впрочем, есть и ручиой режим, при котором автомат, словно преобразившись, проявляет покладистость, а педаль газа становится не такой тягучей! Теперь и подъемы инпочем, и можно по достоинству оценить отменную эластичность мотора G6DA серии «Лямбда», в том числе при напряженных обгонах. Ла и повороты проходить приятнее. На подходе переключаенься вниз, машина, тормозя двигателем, эффективно гасит скорость и нагружает передиюю ось; в повороте немного добавляещь газ, при этом скользишь всеми колесами наружу - а на выходе жмещь педаль в пол и, разогнавшись, включаешь следующую передачу. Ничем ие хуже мехаиики, но.... зачем тогда автомат? И почему для перевода коробки в ручной режим надо сдвигать рычаг не к себе, а в сторону пассажира и потом за иим тяиуться? Наконец, почему для перехода на поииженную рычаг нужно дергать назад, а на повышенную - вперед? Да, последнее становится нормой на многих авто. ио этот аргумент вряд ли убедит тех, кто немало поездил на «ручке» и машинально переключает передачи наоборот.

#### АВТОМОБИЛИ | РОССИЙСКАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ HYUNDAI IX55



Добротное исполнение, неплохая акустика, минимум огрехов в эргономике – лишь подголовники подкачали и алгоритм автомата. Вдобавок он позволяет переключаться в пределах режимов Р-R-H-D без нажатия тормова, что порой бывает небезоласно.



☼ Производитель уверяет, что синяя подсветка снижает нагрузку на зрение водителя. Похоже на правду, хотя изначально синева устроит не каждого.

При складывании спинки сиденья второго ряда подушка одновременно съезжает вперед, образуя достаточный проход на галерку. Спинки третьего ряда тоже с регулируемым наклоном и складываются.

 В семиместном варианте багажник кажется крохотным, однако вмещает





Проходимость машины организаторы явно недооценили. Подготовленную трассу с песчаными участками, грязью, диагональной канавой и даже водной преградой, похоже, можно и на «Жигулях» одолеть. Поэтому ни принудительная блокировка муфты подключения заднего моста, ни тем более трактор, дежуривший в сторонке, так и не поналобились. А ведь всепорожные аргументы у машины вполне убедительные: жесткий на кручение кузов с пластиковым обвесом по низу да немалый (205 мм) дорожный просвет. Жаль лишь, что ходы подвесок коротковаты - пробил-таки их пару раз до упора.

#### ГОТОВЬТЕ ЗАЧЕТКУ

Приятию удивил средний расход топлава. 14,0 л/100 км, яз то с учегом пробок, направсенных обточнов и грунтовых дорог. На трасс при средней скорости 82 км/ч удалось удожиться в 9-7 л.
на сстино – неплодо для мотора объеамом 3.8 л! Кстать, он отлично переваривает бегави АУ2, проверено. Микерний утар масла – тока схороший показатель, а ведь в нашей коночие были
машины, едля процещине объятку.

Овадачива цена: от 1 639 900 рублей в за базовую версию до 1 780 900 за машину в максимальной комплектации. В этой ценовой инше у 1635, который у нас прозвали просто «их», ссть масса конкуренто» стличников. Непросто будет этому абитуриенту выдержать конкурс. Две пятеры на шильцике « сще не гарантия успециюто поступления в престижный класе! 39





# Детское питание

Дети, как правило, едят меньше взрослых, а двигаются куда больше. Перенести ценный олыт на автомобильную почву взялись Павел Леонов и Анатолий Фомин. Фото: Георгий Садков.



ценивать топливичю экономичиость авто можио поразиому, ио самый, пожалуй, приятный способ - путешествие в хорошей компаиии. Благо, опыт мы иакопили иемалый: пробеги в Питер и обратно на одном баке стали в редакции доброй традицией. Не мудрствуя лукаво, мы и на сей раз решили повторить путь, проделанный редакциониыми «Фокусом» в 2006 году (ЗР, 2006, № 12) и «Вольво» в 2008 году (ЗР, 2008, № 9). Старт - от беизоколоики. что в 3 км от МКАД по Леиииградскому щоссе, разворот на площали Побелы в севериой столице, финиш - напротив той же беизоколоики. В путь отправились на «Фолькс-

вателе-Тигуан российской сборки, кедавно пополитивнем маш автогарк (3Р. 2009, № 7). Этого представителя весьма популярного и быстрораступисто каксас кроссоворев отрудко вызвать эталоном экономичености, иссмотря на дизельный двитель» — ведь на понечения последнего автоматическая коробка передам, полнопривнодиат траксимския 4 Мобно и довольно громоздкий кузол.

#### ТАНЦЫ С БУБНОМ

Итак, маршрут обозначен, карты куплеиы, коитрольные точки определены, координаты в GPS-приеминк вбиты. Настало время подготовки машииы. Предложений поступило великое миожество - от баиальных до весьма экзотических. Так, чтобы сиизить полиую массу авто, иам рекомеидовали открутить все «лишиие» саморезы, выпустить половииу газа из огнетушителя и повыиимать почти все таблетки из аптечки, оставив по одиой каждого иаименования (а вот пачки активированиого угля трогать ие советовали - памятуя о последствиях посещения придорожных закусочиых). С трудом отразив мощную мозговую атаку, ограничились классическими рецептами: колеса иакачали до предельио допустимого значения, окна постоянио держали закрытыми, киопку включения коидиционера заклеили пластырем, чтобы ие было соблазиа его включить, и договорились бить по рукам того, кто нарушит запрет. На другой чаше весов оказались три члена экипажа суммариой массой 217 кг, личиый скарб, фотоаппаратура и иеприкосновенный запас провианта.

#### РАСХОДНАЯ СТАТЬЯ

Птички ие поют, гастарбайтеры ие скребут метлами – Москва спит, 4 часа иочи. Даже грозими в иносе время сутом охрания на заправке следат вил, что не видит вспышки фотокамеры, и не вышет поинтересоваться разрешением на съемку. Наконец канистра с созпркой про запас, укожена в багамник, бак запит до отказа, счетчики расхода топлина и километража обијулена, клаты в том, что останавливаться лишний раз по нуже не будем, друг другу дами – и вы тромунись в путь. Чуть свет дороги в Москве и окрестистих доволном свободим, воистичу датоцение топливо удается тратить строто по называчение.



 В детстве многие хотели стать черепашками-ниндзя. В этом пробеге нам удалось осуществить первую часть мечты.

 Главным прибором для нас был эконометр. Жаль, что его показания не совпали с ожиданиями.



Одометр отсчитывает первые кыпометры, городские пейважи за осном уступают место бонее жинописным затороцивым, а показания среднего раскода топливы меж тем не падват ниже 5,3 л на 100 км. Но, по нашим подсчетам, для на 100 км. Но, по нашим подсчетам, для умес солнечногорск просъзани, а цифра ие меняется. Дизельный «Форд-Фокуста этом участке в свое время расхоцовая 3,7 л, и этот показатель по итогам пробета практически не заменилесь. Что же, полное фиаско в самом начале пути? пониос фиаско в самом начале пути?

#### **АВТОМОБИЛИ | СПЕЦТЕСТ ЭКОНОМИМ ТОПЛИВО**



- Чтобы тратить на каждую сотню меньше 5 л топлива, не обязательно покупать гибридный «Приус».
- Судя по показаниям заправочной колонки, в бак вошло 70 л солярки, а объем у него – 64 л





- Для большинства площадь Победы в северной столице – исторический памятни а для нас еще и контрольная точка.
- Любители неторопливых путешествий могут съездить в Питер и обратно за 1250 рублей – стоимость одной заправки «Тигуана»



ными представлениями о наиболее эконовичемо режиме динскины, то есть с наименьшими оборотами на высшей передаче (спидометр при этом показывая примерно 6 км/4), разгоняемся и тормозим плавно, на светофорах двитатель туршим, а здесь такое безобране творится! Дадио, списали его на относительтуритори, за при динскине подмосковных городах и утещили себя надеждами на бизущее.

Увы, при объезде Твери бортовой компьютер издевательски выдал 5,4 л. От попытки высадить кого-нибудь из машины (а еще лучше - двоих) или пристроиться на один из попутных автовозов упержались - «За рулем» играет почестному. Вышний Волочек и Валдай проскочилн без особых проблем, средний расход упал до 5,2 л. Но и это многовато. В отчаянии мы решили поэкспериментировать с режимами движения. Чупо свершилось! При большей скорости средний расход начал падать н «Тигуан» согласился умерить аппетит на 0,5-0,6 л. То ли на минимальных оборотах гидротрансформатор блокируется не до конца, то ли умная электроиика считает такой режим движения недопустимым н корректирует смесеобразование... Это осталось загадкой. Но надежда вновь затеплилась в наших сердцах, и мы резвее (скорость увеличилась на целых 5 км/ч!) помчались к заветной цели.

По правде говоря, нанурительнее такой моноточной сады разве что в ксапакванне огорода у бабушен под Пенлал, онеження, так сще вместо привачла до онеження, так сще вместо привачнак 8 часов прит в одни конец нам потребовалось ценах двеналцата! Да и санитарных остановов пришлось совершить значительно больше – на переказаныхи шинах оцутимо трасе. - «Бигерь
я понимаю тех, кто сицит сади в дальики посядках, – нарее фотограф, покидая очередное здание незняестного ардая очередное здание незняестного ардая очередное здание незняестного ор-

Культурная стояща традиционно встретила выпостехцией пробол, остолицей почти из одних грузовняков. В тадо Торяка соляры не клатит! Но, как и все пляось, актор наконец рассослася мы на площари Победы! Правадь, средний рассод пять вырос, до неутещительных 5-4 л. Одометр отсчитал 669 км, а на указателе чуть мельше поломины бака. Тем не менее шансия выполнить задуманное, пускай небольные, сохранялить,

Указателн с иазваниями населеиных пунктов замелькалн в обратном порядке: Тосио, Любань, Чудово... Средний расход стал постепенно оцижаться, по тут в эксперимент вмещалась погода, будь она непадна! При польезде к Великому Новгороду началел дожды, которий затем прекратился в тропический ливемь. Трасса покрылась спосм воды в цесколько ситиметров, и это закономерно отразылось на моментальном рассоле солярки, который разком увеличился примерно на 2 (1) л. Дело дспос, бежать по воде кула такжеле, ечен то суще.

#### На одном баке мы проехали 1253 км, не дотянув до финиша 81 км. Средний расход составил 5.1 д на 100 км пути.

Надежды таяли, как мороженое на солнце. И только один вопрос занимал всех: докуда доедем? Индикатор, сигнализирующий о необходимости заправиться, вспыхнул в населенном пункте с весьма забавным н запомннающимся названнем - Выдропужск. А до финиша оставалось еще почти 250 км. Через 84 км бортовой компьютер сообщил, что топлива у нас осталось ни много ни мало на 0 км, после чего мы... преодолели еще столько же. По нронни судьбы «Тигуан» заглох прямо перед очередной заправкой н сам смог подкатиться к топливной колонке, Хорошо, толкать не пришлось перед людьми неудобно...

#### волшебный сосуд

Вож живи в век учисы при паспортном объеме бака 64 л заправщик куме лигам в него ценах 70 л Лишине лигурав за то щие понятию, но щесть – явимі перебор. Равае что в - Ігиуаме заправочная горповвиа подобна лабиринту Минотавра, нуза в вмещастся такой килищек. Следующия проблема возникла после заправажи пустить дивитель ба специальното клапана для удаления воздуха из системы на толивном фильтре оказалось не так-то просто – заполнить магистраль с помощью сторгера удалось лици через 15 менут. Завершив, наконец, процесс, мы приняльке поцюмить итого.

Вышло, что на одном баке мы преодолени 1253 км, не дотянув до финина 81 км. При среднем расходе 5.1 л на 100 км нам не хватило учть болька чальном отречке, а остальное растрани и в пробке под Питером и при движении под дождем, так что при благоприятном стечение ибстоительств вполне могли бы рассчитывать на успешный исход эксперимента.

А если бы дул попутный ветер, да ехал бы один человек, да... 3Р



## Не отстал от времени

Надежды испанской марки на российский рынок окрепли с появлением «Эксео» – такой размер у наших автомобилистов пользуется неизменным спросом. Седан мы уже представили (ЗР, 2009, № 4), настало время познакомиться с универсалом. На нем поездил Михаил Гзовский. Фото СЕАТ.

сдавно мне на глаза попадася британский автомобильный журнал, авторы которого бясенули истинно английскам вомором. Не сумен раздобыть «СЕАТ-Экссо», устроили тест-драйваж-Ауди-Аз-Иом, «Экссо» пилот от пиоти «четверки» образиа 2000 года, разницы не помукторует. Неуксий?

Живьем результат переработки высоких автомобильных технологий смотрится весьма недурно: в «Экссо» уміасив фирменный стиль СЕАТ и ввядержанность, прякущую моделям концерва «Эопъвскадет». Интере к новиние в Испании велик, особенно долго задерживато на ней взглад виадельны немолодых «Ауди»: примераются, прицениваются. Европейские цень, в отличие от российских, уже определень. В Старом Свет за универсал просят от 22 000 евро, что по здешним меркам приемлемо. Что же предлагают за эти деньги?

Пока - три бензиновых и два дизедьных мотора в сочетании с механической коробкой передач. Совсем непритязателен базовый 1.6-литровый бензиновый двигатель мощностью 102 л.с., на популярность которого в России рассчитывать не приходится. У нас наверняка будет востребована современная 2-литровая 200-сильная версия TSI с автоматом Multitronic - такие машины пока только готовят к производству, старт намечен на осень-зиму. Промежуточная бензиновая модификация - со 150-сильным 1,8-литровым мотором, а это, по сути, копия лавно известного двигателя концерна «Фольксваген». Когда-то этот двигатель казался едва ли не лучшим среди агрегатов аналогичного объема, но теперь, с появлением нового поколения турбомогоров, от надрума ждень боппето. Лесять секунд разков до сотни результат неплохой. Просто плотное шасли (за доплату вы получите еще более создают выстрой на Сопсе активную сазу, нежени двиатель. Вообще, «Зъссе» демонстрирует на ходу истинно веменкую породу - соблюдает почти цеальный балавы между точностью в управлении и плавностью ходу.

Не в немещких правилах и экономин вы безопасности. За пассивную отпечают базовые семь подушек, включая коленную вопрительскую. За активную с-ESP, в составе которой несколько систем: противобусковочная, антиблокировочная и экстренного дотормаживнания. А точнее оценивать ситуаливнания, А точнее оценивать ситуаливнания. А точнее оценивать ситуаливнафарма АВР с дамівамы длевного селех.



Интерьер «Эксео» кое-кто узнает сразу же, в особенности владельцы кабриолета А4.

Как и подобает недешевому универсалу, СЕАТ предлагает владельцу массу опций для рациональной и безопасной перевозки багажа.

- Сетку, отделяющую багажный отсек от пассажирского, можно установить и за передними, и за задними сидень



SEAT Exeo ST - проверенное временем удачное «универсальное» шасси по желанию можно получить как в предельно простом исполнении, так и дополненное современной электроникой.

В «Эксео» есть любопытная опинонная система WIV, выполняющая сразу несколько функций. Во-первых, зажигает пиктограмму с рекомендуемой для экономичной езды передачей на панелн приборов. Во-вторых, предупреждает о падении уровня масла и износе тормозных колодок. Ну и, наконец, рассчитывает время очередного обслуживання, исходя на манеры и условий езлы.

Отвлечемся от электроники, ведь самое важное для покупателя ST - багажник! Исходный объем - 442 л: если сложнть спинку заднего сиденья, то в кладовку войдет 882 л, а при загрузке под крышу аж 1354 л. Предусмотрен лючок для лыж. Есть крючки и эластичный ремень для фиксации груза, 12-вольтовая розетка, складывающийся пол с пластнковой изнанкой, не боящийся влаги. Так что музыку погром-

че, н вперед - на дачу, рыбалку, лыжню! Аудиосистема Bose с песятью линамиками готова к подключению iPod и других носителей через USB-порт, маршрут проложит навнгация с 6,5-дюймовым цветным моннтором высокого разрешення. Разве такне блага синлись автомобилистам еще пять-семь лет назал?

При всем уважении к английским коллегам, я с ними не соглашусь: «Эксео» вовсе не копня «Ауди-А4», а плод весьма удачной переработки однажды найденного - результат, так сказать, рециклинга, и в этом нет ничего зазорного. Один знаменитый рок-музыкант как-то сказал, что в его загашинке несколько сотен песен, написанных в молодости. Теперь он лишь извлекает мелодин из памяти, адаптирует ко временн - н очередной хит готов. Разве не геннальный ход?

	SEAT Exec ST						
Модель							
<b>©</b> Общие данные							
Размеры, мм:							
дяина/ширина/высота							
база	2642						
колея спереди/сзади		1522/1523					
Объем багажника, я		442					
Радиус поворота, м							
Снаряженная масса, кг	1370	1460	1490				
Полная масса, кг	1930	2020	2050				
Время разгона 0—100 км/ч, с	13,1	9,6	7,6				
Макс. скорость, км/ч	186	210	235				
Тогинво/запастоплива, я		A95/70					
Расход топлива, п/100 км:		1					
загородный цикл	5,8	6,3	6,0				
городской цикл	10,9	11,2	11,1				
смешанный цикл	7,7	8,1	7,9				
🗳 Двигатель							
Расположение	cneg	еди продол	ьно				
Коифигурация		P4					
Чнсло клапанов	8	20	16				
Рабочий объем, см3	1595	1781	1984				
Степень сжатия	10,3	9,5	10,3				
Мощность, кВт/ я.с.	75/102	110/150	147/200				
при об/мни	5600	5700	5100				
Крутящий момент, Н-м	148	220	280				
при об/мин	3800	1890	1800				
<b>©</b> Траисмиссия							
Тип	пери	днепривод	REH				
Коробка передач	механическ	чая, шестист	упенчата				
🍣 Ходовая часть							
Подвеска: спереди/сзади	независи	ная многори	нажная				
Рулевое управление	реечное	СТИДВОУСИЛ	ителем				

SMCKOBNIO DOUTHEROUSE лисковын 205/55R16 225/45R17 225/40R18

Багажник правильной формы позволяет грузить универсал под крышу; при пятиместной конфигурации в него войдет 564 л





## Работали над дизелем

Вседорожник с дизелем, о котором мы рассказывали в ЗР, 2009, № 6, не единственная модель, на которую инженеры Волжского автозавода попробовали установить импортный агрегат. Вокруг «Калины» с двигателем на тяжелом топливе ходил-бродил. облизываясь, Вадим Никишев.

свое время впрысковый ВАЗ-21102 удивил дизельными нотками - мое ухо улавливало их иа холостых оборотах. Одиако звук этой «Лады-Калины» вовсе не акустический обмаи: под ее капотом жизиерадостно переваривает российскую солярку французский двигатель. Повод к проникновению иностраиного агрегата в «Калину» дали соображения прагматические. Поскольку моториое производство АВТОВАЗа работает на разрыв, снабжая весь модельный ряд, возиикли опасения: хватит ли мощностей «мехаиосборки» для «калии»? А коль скоро собствениого коикуреитоспособиого легкового турбодизеля не существовало, иишу предложили заполиить имеиио им, «французом». И потом, если повезет продавать такие машинки за рубежом, они скорее нашли бы покупателя.

Расскажу вам теперь, что это за дизель. Система питания - «коммон рейл», рабочий объем - 1,4 л, мощиость -68 д.с. при 4000 об/мии, максимум момента в 150 Н-м достигается уже при 1750 об/мии. Такой можно встретить на «Пежо» - 206-м и 307-м, а следовательно, и российскому В-классу он придется впору. Двигатель соответствует экологическим иормам Евро IV, ио может быть модериизироваи под перспективиые требования Евро V.

Без коиструктивных изменений, коиечно, не обощлось. Опоры, перекочевавшие вместе с самим мотором, доработали под точки крепления на кузове. Изменили топливичю систему и приложили руки к системе охлаждения: от блока к радиатору ведут оригинальиые патрубки. Коитроллер потребовал иового жгута проводов, штатная выхлопиая труба пристыкована к французскому выпуску. Чуть больше затрат потребовали «интернациональные» приводы (наружиые шарииры остались шариковыми, виутренние - триподы). Но даже с учетом доработок стоимость дизельной «Калины» увеличивалась лишь иа 1500 евро - не слишком большая доплата даже для российского покупателя, не говоря уже о европейцах. Тому же, кто считает, что это дороговато, иапомиим об очевидиом факте: вазовские двигатели производятся в России, потому относительно дешевы, а примеии импортный агрегат - стоимость автомобиля, естествению, возрастет. Добиться приемлемой цены, по оценкам специалистов, можно лишь одинм способом построить моторный завод мощиостью порядка 250 000 двигателей в год. Это очень много - чтобы все продать, придется искать покупателя. Легко сказать! Или по-другому: использовать произведенные «обрусевшими» иностранцами двигатели на «Ладах». И вот тот же «Пежо» превосходио вписался в подкапотиое простраиство «Калины». Другое пело, что на полный цикл производства еще иикто из «обрусевших» не вышел. А раз так, пока нельзя даже заикаться о динамических замерах экспериментального образца. Конечно, не сдержали естественное инженерное любопытство - попробовали, да оборвали исстандартный привод. Решили собрать еще пять таких машии под разиые виды испытаний, однако не дали добро новые руководители АВТОВАЗа.

Прошло время, дизельная «Калина» исправио пробежала не одии десяток тысяч километров, ие доставляя проблем даже зимой, продемонстрировала хорошую динамику, обрадовала инзким расходом тоилива... «Верхи» о ней, похоже, забыли. Напоминаем.



## Окончательная версия

В третьем поколении «Тойота-Версо» перестала быть модификацией «Короллы» – теперь это самостоятельная модель. В хитросплетениях родословной и маркетинга разбирался Юрий Нечетов. Фото автора и компании «Тойота».

#### ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ ГЕНЕАЛОГИЯ

Жил-был маленький такой автомобильчик «Тойота-Ярис», на базе которого построили версию УПВ (универсал повышенной вместимости) и, не мудрствуя лукаво, нареклн нменем «Ярис Версо». Чуть позже появились большеобъемные «Королла Версо» и «Авенсис Версо» на платформах соответствующих легковых моделей. В 2004 году вышла уже более крупная - семиместная «Королла Версо»; она потихоньку вытеснила также семиместный «Авенсис Версо». А «Ярнс Версо», что называется, не пошел. И во втором поколения «Ярнса» тихо нечез нз линейки.

В новом, третьем поколении маркетологи японской компании решилн повысить статус «версии», выделив ее в самостоятельную модель, н назвать просто «Тойота-Версо». Тем более что к «Кородле» она никакого отношения не нмеет, поскольку использует элементы платформы... нового «Авенсиса».

#### пять видим, семь в уме

Ну что же, пока колеса наматывают километры асфальта, познакомнися с «Версо» поближе. Как бывает почти всегда, новинка выросла в размерах: длина увеличилась на 70 мм, база - на 30 мм, ширина - на 20 мм, высота осталась прежней. Приводы новой конструкции позволяют поворачнвать передние колеса на больший угол: это помогло исправить неповоротливость прежней «Короллы Версо»: радиус разворота даже уменьшился на 0,4 м! Крупные дверн, занимающие почти

всю боковую поверхность, н крохотный задний свес внушают уверенность, что в машине лишь два ряда сидений. И даже заглянув внутрь, видишь пусть невероятно просторный, но привычно пятиместный салон. Однако, если сдвинуть вперед средний ряд (его продольная регулировка - 195 мм!) и нзвлечь нз-под пола багажника еще пару кресел, «Версо» превращается во вместительный семиместный вагон (модифицированная система трансформацин Easy Flat-7 допускает 32 варнанта компоновки салона).

Впрочем, версия только с двумя рядами сидений тоже будет, а соотношение продаж пятн- н семнместной модификаинй ожидается на уровне 30:70 в Европе н примерно 50:50 в Россни. Любопытно, что боковые надувные шторки безопасности необычно длинные и защищают пассажиров всех трех рядов.

Как н в любом вэне, здесь множество элементов комфорта. Например, двухэтажный перчаточный ящик-холодильник, откидные столики на спинках передних кресел, шторки на задних боковых дверях, пара боксов для обувн под полом.

Борьбе с шумами и вибрациями уделили повышенное винмание, вагон очень тихий на ходу. Не в последнюю очередь он обязан этим отличной аэродинамнке - коэффициент сопротивления Ст = 0,295 лучший в классе! В более



ощутимых величинах это 105 кг лобового аэродинамического сопротивления при максимальных 185 км/ч.

#### ОПТИМАЛЬНЫЙ ДРАЙВ

Да-да, я не оговорился: максимальная скорость этого крупного лобастого автомобиля с миделем (площадь поперечного сечения) в полтора раза больше, чем у легковушки, и с всего лишь 1,6-литровым мотором составляет 185 км/ч! Кроме отличной аэродинамики, заслуга принадлежит технологии Toyota Optimal Drive. В частности, новые легкие и компактные бензиновые моторы серии Valvematic получили модернизированную систему VVT-і изменения фаз газораспределения и времени открытия впускных клапанов, увеличенную до 10,7 степень сжатия, облегченные поршни с охлаждением масляной струей, бьющей в днище. Причем для снижения потерь используют масло пониженной вязкости и рокеры с роликами. Благодаря нововведениям мощность 1,6-литрового мотора выросла на 20% (до 132 л.с.!), крутящий момент - на 7%, а расход топлива сократился на 12%! Улучшение характеристик агрегата объемом 1,8 л лишь чуть менее впечатляющее. Впрочем, характер у моторов достаточно спо-



Приборы расположены в центре – оригинально, но поймать их взглядом сложнее, чем при традиционной компоновке панели



Вариатор Multidrive S управляется привычным селектором с возможностью ручного переключения рычагом или подрулевыми лепестками.

Расстояние между рядами выросло на 50 мм и теперь составляет рекордные для класса 975 мм. Все три кресла имеют индивидуальные регулировки и могут складываться.

В семиместной конфигурации объем багажника вырос со скромных 63 л (у прежней модели) до 155 л (198 л при загрузке до крыши).

Кресла третьего ряда также раздельные и способны принять рослого пассажира для не слишком продолжительной поездки.





койный и на темпераментную езду не провоцирует.

Изменились и трансмиссии. Новая шестиступенчатая механическая коробка работает как часы, сокращение потерь н расширенный диапазон передаточных чисел вносят свою лепту в высокую топливную экономичность. С более мощным мотором агрегатируют и клиноременный вариатор Multidrive S с семью виртуальными передачами - это сделано, липь чтобы избавиться от троллейбусной монотонности разгона.

В гамме есть и три экономичных дизеля серин D-4D с новыми пьезофорсунками и увеличенным до 2000 бар давлением впрыска: 2,0 л (125 л.с.) н 2.2 л (180 л.с.) с шестиступенчатой механнкой, а также 2,2 л (150 л.с.) с шестнступенчатым автоматом.

Впервые европейская «Тойота» получила электроусилитель с активной компенсацией: при излишие резком повороте руля, когда скорость высока, управление тяжелеет, сопротивленне на руле растет, что делает езду более безопасной н комфортной. Кроме того, при возникновении вибрации на рулевом колесе усилитель подает в противофазе компенсирующие импульсы, тем самым уменьшая тряску.

#### ... И ДОРОГИ ТОЖЕ

Как и предыдущую модель, новую

ны среагировать и начать торможение на 6 м раньше.

рует стать одинм из лидеров сегмента C-MPV в Европе, а в России - увеличить ее долю в продажах марки впятеро. По прогнозам 55% европенцев предпочтут дизелн, нам же будут доступны только бензиновые двигатели: 30% - 1,6 л, 70% - 1,8 л. Японцы дипломатичны: «К сожалению, качество днзтоплива в России не всегда соответствует мировым стандартам, поэтому дизелн поставлять пока не планируем». Дальше я продолжил бы так: «До-

роги у вас тоже ни к черту не годятся,

поэтому...» Слово японцам: «...машн-

ны будут оснащены пакетом для пло-

хих дорог с усиленной подвеской, до-

С новой моделью «Тойота» плани-

рожный просвет увеличится». Зато легкоразборную (на болтах) конструкцию носовой части, быстросъемные фары (к слову, освещаемая ими зона выросла на треть) и бамперы, оптимизированные для уменьшения стоимостн возможного ремонта, мы сможем оценить сполна. Хотя насчет инх лучше поверить на слово...

У нас будут доступны четыре фиксированные комплектации: пятиместные «Комфорт» и «Комфорт+» с олинаковой механической коробкой, но разными моторами, а также семиместные «Элеганс» и «Престиж», обе только с мотором 1,8 л и только с варнатором. Цены на момент подготовки номера еще обсуждались.



В списке опций – самая большая в классе стеклянная крыша размером 1160×1180 мм. Под ней - шторка с электроприводом.

#### ПАННЫЕ ПРОИЗВОЛИТЕЛЯ

	Toyota Verso						
Модель	1,6						
◇ Общие даиные							
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4440/1790/1620 (с колесамн 16"), 1630 (17")						
база	2780						
колея спереди/сзади	1535/1545						
Объем багажника (VDA), л	155-198/440-743/ 1009-1696						
Снаряженная масса, кг	1420-1505 15						
Попная масса, кг		2125					
Время разгона 0—100 км/ч, с	11,7	10,4	11,1				
Макс. скорость, км/ч	185	190	185				
Топливо/запастоплива, л		A95/60					
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,6	5,7	5,7				
городской цикл	8,6	8,9	8,7				
смешаниый цикл	6,7	6,9	7,0				

<b>№</b> Двигатель					
Расположение	спереди попереч				
Конфигурация		P4			
Число клапанов		16			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1598	1798			
Степень сжатия	10,7	10,5			
Мощность, кВт/ л.с.	97/132	108/147			
лрн об/мнн	6400	6400			
Крутящни момент, Н-м	160	180			
при об/мин	4400	4000			

Коробка передач	
🍣 Ходовая часть	

Рулевое управление	
Тормоза: переднне	

### тнпа «Мак-Ферсон» полегечной балкой лисковые





Светодиодные стоп-сигналы потребляют на 88% меньше энергии, чем обычные, и загора-ются на 0,18 с быстрее – при скорости 100 км/ч это позволяет водителю идущей сзади маши-

«Версо» выпускают в Турции.

## Нарисоваться ночью

В отличие от других автомобилей, «Ситроен-СЗ Пикассо» ворвался на российский рынок короткой июньской ночью. В ночное с ним ходили Вячеслав Субботин и Владимир Соловьев.

ОПВЯЗЬНЫМ МЯПИПЫ СИВ УСПСИ СМЯТ ДОРОМУЮ В ИМИ УСПСИ СМЯТ ДОРОМУЮ В ИМИ СКИЕ МЯПЕСРАЯН В МОСКОВ СКИЕ МЯПЕСРАЯН В МОСКОВ НОВИТЬЕМИЕ С ИГОЛОГИЯ, ЗАЯ ТОМОЙНИЯ ИЗВИГАТИВНОЕ ОТ ОБИТИВНОЕ ОТ КАНТИВНОЕ МОСКОВ В СЕНТИВНОЕ В СОГО-ТИЧИМЫ УЛИПАМ, ЗАГЕЛЬВАВИЯ ПОРОЙ ТУ-ДА, КУЗА ДУЕНТИ В ЗАВАЗИИ.

Кто может нохвастаться, например, что разъемал на манине по азлеям Екатерининского парка или Нескучного сода? Тенерь мм с коллегой можем. И катались с удопольствием под посторжениме выглялы влюбоенных пар и стражей порядка (им было дано указание «сигросны» ис тростать) — а кото, кроме възобенных и милиционеров, встретны в два часа печна влеспарковой поце.

Когда после очередного новорота фары высветили обнаженные торсы мололых парней, отпаживнить: ся на почное купание в Строиниской пойне, стало жено, это без водной прогузки не обойтись. Машина уверенпо залежа по куртому трану Троине-Льковской пристани на борт баркаса. Да. геометрическая промодимостьпочти дживовская: Т24 мм дорожного прослета – это не шутка.

Нова плавърейство тапштось за другот оберета, эровень воды в реке уназ (закрыти плао) – к пристани в подойти. Півартоваться пришлось у берета. Для обустройства съсха потребоватех сварици. Но все обобилось, первые приключения «Сигроена-СЗ Инассо» в российской степие закончились балотомучно. Как и обеция повый пеф-Сигроен» в России Арно рибо, они были действительно пеобызайтыми и неколданиями, яка, прочем, и сам автомобить, продъжам которого они дали старт.

«СЗ Пикассо» отличает огромное трехсекционное ветровое стекло, множество вариантов трансформации внутреннего пространства с багажинком от 500 до 1506 (при сложенных задинх сиденьях) литров. И все это в автомобиле класса нашей «Калины». Невероятно! С моторами 1,4 и 1,6 литра мощностью 95 и 115 лошалиных сил цена -от 499 000 рублей. У машины пока нет автоматической коробки. За нанорамную крышу, которая в почной поездке создает в салоне очень романтическое настроение, придется доплатить 47 000 рублей. Автомобиль в самой дорогой комплектации, участвовавший в ночной презентации, стоит 683 000 рублей.

Быть оригинальной, комнактной, правитичной и в то же время обладать возможностями авто классом выневот что может «волиебная шкатулка», отмеченная нодинсью великого Пикассо.





## Аромат осеннего цветка

Когда автор встретился с этим автомобилем, говорили о нем, как о близком к завершению проекте. В «Опеле-Астра» будущего поколения прокатился Владимир Соловьев. Фото автора и «Опель».

еловеку чертовски хочется все знать наперед и быть всетда первым. Вот сейчас я оставил мобильный телефон, фотоаппарат и сторова от нетериения, собираксь подойти с гламным дизайнером
«Опеля-Астра» Уже Молягором к машине, которую увидят только в сентябре
на автосаломе во Франкфурте
на автосаломе во Франкфурте

Тассуждаю о растоинствах моллеровского творения в недоступном для постороница вируением докрые дизайнцентра, ловию себя из мысли, что начинаю смотрет на манивич сто тазами. Радом поставлена «Астра» предваущето поколения – чтобы попуевнуть достоинства новоб, которыя дизинее предше на 20 мм. Да и база у новой больше иле на 20 мм. Да и база у новой больше в 20 мм. Да и база у новой больше

 Мы хотели сделать автомобиль крупнее, чтобы усилить у покупателя впечатление, что он получает больше машины за те же деньги. И сознательно пошли на использование некоторых днайнерских приемов, заложенных в «Инсятини», чтобы сформировать «Астре» имидж моделя более высокого класса, – поясния Мюллер.

Однако новая «Астра» ие копирует старшую сестру. Да, боковины более рельефны, ярче выражены обводы колесных арок, но это не «Иисигния»! Как у хорошего спортсмена, у новинки развита «плечевая мускулатура», под дверными ручками специально для стран с холодиым климатом сделаны объемные выштамновки - удобнее открывать в перчатках. Передине фары более изогнуты и смотрят вперед, будто буравят пространство. По словам дизайнера, за доплату можно установить адаптивиые фары, световой поток которых следует за поворотом рулевого колеса и меняется в зависимости от естественной освещенности.

Кромка сильио наклоненного ветрого стекла вынесена вперед иастолько, что находится уже над колесиой нишей. Хромпрования окантовка боковых стекол – одновременно возврат к прошлому и более современный спортивный штрих, пришедлий из премиум-сегмента.

Особению гордится Уве Мюллер кульітурной формой задией части «Астры». Из-за пробок горожане большей частью видят машину сзади и судят о ней именно с этого ракурса. Вот почему постарались тщательно проработать форму фонарей и бампера, придать выпуклость стеклу.

Наконец усаживаюсь за руль иовой «Астры». Но это не совсем тот автомобиль, о котором только что рассказывал мне Уве Мюлер. Новый язык опелевского дизайна на-за камуфляжа прочитывается с трудом. Внутри же полное сходство с демоистрационным ж-



ерьере новой «Астры» доминируют темы оформления «Инсигнии»: руле тральная консоль, приборы, которые меняют подсветку на красную при переходе в спортивный

Закамуфлированный будущий опелевский «цветочек» был вооружен самым мошным бензиновым мотором мощностью 180 л.с. Автомобиль с легкостью разгонялся на автобане. На скорости под 200 км/ч я чувствовал себя вполне комфортно и ие отставал от заводской «Инсигнии», прокладывавшей маршрут. Чтобы почувствовать драйверские качества «бутоиа», свернули на узкую извилистую второстепеиную дорожку. Если едешь по «сельскому серпантину» быстро, то лучше перейти в режим «спорт»: меньше крены, лучше чувство стелящегося под колесами асфальта. «Астра» уже умеет ездить и, возможио, делает это интересиее многих конкурентов.

Насколько верны мои первые впечатления, покажет серийная «Астра». Бутон распустится в сеитябре.

#### ВЫБЕРИ УДОБНЫЙ РЕЖИМ

Спереди подвеска типа «Мак-Ферсон», сзади – упругая балка дополнена механизмом Уатта, который минимизирует боковое смещение в повороте. На автомобиле устанавливается адаптивное устройство для управления демпфированием FlexRide, которое непрерывно контролирует характеристики всех четырех амортизаторов в зависимости от состояния дороги и условий движения. Водитель может выбирать между режимами «стандарт» (базовый), «спорт» и «тур» (туристический, наиболее плавный).



земпляром, только отдельные детали интерьера выполиены из более дешевого пластика, «тренировочного». Неудивительно - передо мной один из опытных образцов. Зато в нем все точно соответствует замыслу по части двигателя и «умной» подвески - той, что создала отличную репутацию ходовым качествам «Инсигнии» и которая пока релкость на машинах класса «Астры»,

Новинке достанется уже существующая линейка бензиновых двигателей объемом 1.4 и 1.6 л мошностью от 100 до 180 л.с., отвечающих нормам Евро V. Место 140-сильного двигателя объемом 1,8 л занял экономичный 1,4-литровый турбо, который при той же мощности развивает больший (на 14%) крутящий момент. Из четырех дизельных двигателей объемом от 1.3 по 2.0 л и мошностью 95-160 л.с. пока ин одии конкретного иитереса для России ие представляет - поставлять их сюда не планируют.

Opel Astra нового поколения - воплощение передовых технологий в компакт-классе.





## Унисекс-эволюция

Что бы ни диктовала автомобильная мода, среди небольших машин именно «Фольксваген-Поло» больше других претендовал на звание любимца как мужчии, так и женщин. Подобные изделия принято характеризовать словом «унисекс». Новая модель бестселлера В-класса не изменила традиции, считает Вадим Крючков. Фото автора.

ействительно, из поколении в поколение «Подо» оставался здаким младишим братом «Тольфа». Лизайнерам ин разу не изменило чувство меры. Автомобиль мог быть модими, но инкогда не был, помолодежному томоря, попсовым. Признаюсь, это обстоительство стало услашающим тры выборе мащимы и для автора – два года изазд мужения в возрасте за сорок оседля «Поло» четвертого поколения. Доволен покумень новинки. На сей раз к журиалистскому любопытству добавился интерес владельца модели-предшественницы.

#### НЕ БЕДНЫЙ РОДСТВЕННИЯ

Да, братцы, цеф-дизайнер «Фольксвагена» Вальтер де Сильва не даром ест свой хлеб! «Поло» пятого поколения красии, солиден и по-прежнему подчеркивает родство с «Гольфом». Это главное, а описывать словами все нюзись внешнего облика нет смысла – фотографии расскажут больше. Приятию и то, что интервер соответствует выепносты, адесь, иссмотря на класе манины, ни тени легкомпсия. Привычный салон «Полю развивается золотоционно. Как же хороню, что он не поменияся ради-кально, но стая бонее добротным. «На автомате» подгомно по стоя боне добротным. «На автомате» подгомно по стая бонее добротным. «На автомате» подгомно на приборов теперь из вспеченного мяткого пластика вместо жеста. Панель приборов теперь из вспеченного мяткого пластика вместо жеста. Том приборов теперь из вспеченного мяткого пластика вместо жеста. Панель приборов теперь на поста вставительного ставительного вставительного вставительного



Ручки открывания дверей матовые. Это хорошо: отполированные до зеркального блеска ручки предшественника моментально «залапываются». Руль уже ие выглядит простовато. В ием тоже есть аккуратная блестящая вставка. Подушка сиденья все такая же короткая, но благодаря набивке н развитым боковым поддержкам стала удобнее. Комбинация приборов лишилась двух циферблатов - температуры охлаждающей жидкости и уровия топлива; теперь вся информация выводится на дисплей бортового компьютера. Подсветка шкал была сиией, теперь белая. А вот стрелки спидометра н тахометра остались красными. Перечислять можно еще и еще, ио, повторюсь, те, кто ездил на «Шкоде», СЕАТе и - особеино! - предыдущем «Поло», в новинке освоятся моментально.

Любопытный результат дала беглая экскурсия по маршруту «моторный отсек - подвеска - недра багажника». В иовой машине масса хорошо зиакомых по предшественнику деталей н узлов. Как воспринимать такое иаследие? В иашей страие - только позитивно. Широкая унификация комплектующих - это отлаженные производство, сервис и снабжение всяческими расходииками. Владельцы как иового, так н старого «Поло» ие окажутся на голодном пайке запасных частей. Да и сотрудники стаиций технического обслуживания быстро изучат новиику.

Сжато сформулирую увидениое. Если поиятие «премиум-сегмент» вообще применимо к автомобилю В-класса. то «Поло» пятого поколения - характерный его представитель. Причем не шлягер-одиодиевка: его внешний н внутреиний облик будет радовать глаз не один год. А это, согласитесь, весомый аргумент для покупателя.

#### ТЯНЕМ-ПОТЯНЕМ

Сейчас в гамме двигателей четыре беизииовых мотора (мощностью 60, 70, 86 и 105 л.с.) н трн современных дизеля (75, 90, 105 л.с.). Из них повышенным спросом иа иашем рыике будут пользоваться два наиболее мощных бензиновых. Потеициальный бестселлер - атмосфериый 1,4 MPI. Не мотор - сказка по соотиошению цена/качество, знаю не понаслышке. Главная его особениость - высокий для такого рабочего объема крутящий момеит. В числениюм выражении



Шеф-дизайнер Вальтер де Сильва с мастером в руках продемонстрировал лю пытным, как начиналась работа над новым «Поло».

это 132 Н-м, в ощущениях - прекрасная тяга на низких и средних оборотах. Мотор способеи уверению таскать даже «Гольф» н «Гольф Плюс», что уж говорить о легком «Поло». Сейчас двигатель модернизироваи: изменены система впрыска топлива н электроиика управления. Результат: 86 л.с. (было 80 л.с.) и соответствие экологическим нормам Евро V. Работает совместно с 5-ступеичатой механикой или 7-ступенчатой автоматической DSG.

Следующий агрегат - абсолютно новый 4-цилиидровый 1,2 TSI, развивающий 105 л.с. Малыш с турбоиаддувом заиял в линейке моторов место беизинового атмосфериика 1,6 такой же мощиости. На этом совпаление пифр заканчивается. Новинка выдает крутящий

🍣 Силовая структура кузова наводит на любопытные размышления. Можно сколь угодно долго рассуждать о так называемых платформах, все равно лучшую выявит практика. Да, платформа нового «Поло» – это не революционный, а эволюционный путь развития. Тем не менее краштесты по недавно ужесточенным стандартам EuroNCAP автомобиль выполнил с оценкой «пять звезд». Первым в классе. Выходит, исходная платформа была рассчитана с запасом прочности



#### АВТОМОБИЛИ ПРЕЗЕНТАЦИЯ VOLKSWAGEN POLO

момент 175 Н·м против 153 Н·м у атмосферного 1,6, а по среднему расхолу топлива и вовсе кладет на лопатки. Сравните: 5,5 л на сотню против 6,9 л. Коробка передач дибо 6-ступенчатая с ручным переключением, либо 7-ступенчатая DSG.

#### **КЛЮЧЕВОЙ МОМЕНТ**

Что демонстрирует «Поло» пятого поколения на ходу? Первое, на что обрашаешь винмание, - в салоне тише, чем в предшественнике, особенно с двигателем 1,4 л. Эргономика рабочего места водителя близка к эталону. Всё на месте. Удобный педальный узел, короткие ходы рычага переключения передач, оптимального диаметра рулевое колесо, внятные тормоза - типичные образцы немецкой школы проектировання.

Управляемость? Если уйти от заумной терминологии, хватит одного слова - належная. Среди одноклассников есть и более заводные машинки, однако скучноватых и спокойных куда больше. «Поло» позволяет попищать шинами в поворотах, но, если вы никуда не торопитесь, не посаждает излишней нервозностью. Что касается разгонной динамики, по ощущениям старая машина с двигателем 1,4 МРІ немного шустрее. Подчеркну: в сравненин с тестовой. Да, в активе нового «Поло» дополнительные 6 «лошадей», но экологические нормы Евро V н огромные 17-дюймовые колеса сводят на нет эту добавку. Думаю, товарный автомобиль с обувкой меньшего размера будет резвее.

А вот мотор 1,2 TSI с наддувом, похоже, способен провернуть любые колеса. Только тронулся, сразу же следует подхват. Причем крутить двигатель до отсечки нет необходимости - звука куда больше, чем толку. Настоящее удовольствне получаешь от езды «на момен-



с 86-сильным двигателем 1,4 МРІ. Задачка из серии «найди десять отличий от модели прошлого поколения».

ра 1,4. Да-да, немецкий автомобиль собирают на конвейере в Испании и оснащают мотором польского производства.

по объему, но злой бензиновый мотор 1,2 TSI с турбонаддувом.



Обогатившись современными техническими решениями, новый «Поло» сумеет угодить широкому кругу потребителей.



те», в области низвих и средних оборотов. Делать это с помощью 6-ступенчатой механической коробки передач несложно, Хотя автор и ис поклонник двитателей с надлувом, готов, тем не менее, признать: этот мотор понравится подавляющему большинству владельнев, независимо от стажа, пола и возраста.

#### ЧТО, КОГДА, ПОЧЕМ

Вопрос не риторический. Страницу с комплектациями в фирменном пресските не стоит воспринимать как догму. «Фольксватен» формирует гамму модификаций с учетом особенностей конкретного рынка. В ближайшее время (с начала осени) в Россию будут поставлять «Поло» только с бензиновыми моторами 70 и 86 л.с. Причем, в отличие от Европы, двигатель 1.4 МРІ получит и базовая комплектация по имени Trendline. Самый мошный 1,2 TSI появится в начале 2010 года в автомобилях, «упакованных» по программе Comfortline с автоматической трансмиссией DSG. Самого дорогого набора Highline на нашем рынке не будет. Не беда, есть лазейка. Помимо «комплексных обедов», что заказывают дилеры, можно сформировать индивидуальный заказ. Ждать придется подольше, но в итоге получите то, что хотите: от самого аскетичного до самого нафаршированного «Поло».

#### ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mozerts	Volks	vagen Polo
нодель	1,4 MPI	1,2151
🗳 Общие данные		
Размеры, мм:		
дянна/ширина/высот	3970/	1682/1462
база		2470
кояея спереди/сзади	144	53/1456
Снаряженная масса, кг		996
Пояная масса, кг		550
Объем багажника	28	10/952
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,1	9,7
Максимальная скорость, км/ч	177	190
Топливо/заяас топлива,	A91	-95/45
Расход топлива, л/100 к	MC	
загородный цикл	4,7	-
городской цикл	8	-
смешанный цикл	5,9	5,5
🍑 Двигатель	3/1	
Расположение	спереди	поперечно
Конфигурация		P4
Число клапанов		16
Рабочни объем, см <sup>3</sup>	1390	1198
Мощность, кВт/л.с.	63/86	77/105
яри об/мии	5000	5000
Крутящий момент, Н-м	132	175
при об/мин	3800	1500-350
🍑 Трансмиссия		
Тия	передне	приводная
Коробка яередач У Ходовая часть	M5	M6
Подвеска:		
спередн	типа «Ма	к-Ферсон»
сзади	упругая поп	еречная бали
Руяевое управление		с электро- илителем
Тормоза:		
передние	дисковые ве	нтилируемы
задние	дис	овые
Размер шии	175/70R14 195/55R15	185/60R15, 215/45R16,

Финальный штрих — финансы, Чтобы не быть голословиям, щитырую информацию российского пераставительства фирмы: «Цень останстса на прежнем уровне, с учетом дополнительных ощий, появившихся в базовой комплектации». Гуманию и актульно. Увы, сейчае не все могут предложить новянику по цене предшественницы.

За все время производства модели «Поло» в мире продано больше 10 миллионов этих автомобилей. Надевось, новинка заметно увеличит эту цифру, ведь «Фольксватей» в совершенстве владест умением угодить широкому кругу потребителей.

215/40R17

# Они – большого города



екогда маленькие, микролитражные автомобили были слабосильны и дещевы» Сетодия не может быть ин того ни другого. «Утрамбовать» комфорт, приличные ходовые качества, экологичность и

безопасность в малый объем задешево не получится. Потому-то богато укомплектованные малыши порой дороже не слишком оснащенных моделей более высокого класса. Но ряды поклонников городских машин растуї даже у нас. Жителям мегаполисов не надо объяснять, как важны экономичность, юркость, невеликие габариты.

У современных микроавтомобилей есть еще одна интересная черта: помоему, они, как не многие иные машиТак и вижу презрительные улыбки тех, кому нужно минимум 2 литра на брата и кто считает, что такие машинки – удел лишь светловолосой части прекрасного пола. Попробуем избавиться от комплекса превосходства? Беспристрастно взглянуть на микролитражки попытался Сергей Канунников. Фото: Александо Кульнев.



ны, несмотря на глобализацию, несут национальные черты...

### ITALIANO VERO

«ФИАТ-Панда» действительно истинный итальянец. Он очень похож на свою страну — гостеприимную и раздражительную, нарядную и солнечную в такой же степени, в какой пыльную и местами неухоженную. А еще ФИАТ напоминает сотрудников многочисленных итальянских правоохранительных органов. Мундир с пестрыми нашивками, фуражка с высокой тульей и громадной кокардой, белая портупея и, часто даже в жару, перчатки.

Кстати, на июньский тест «Панду» мы получили... на зимних шипо-

### АВТОМОБИЛИ TECT FIAT PANDA, PEUGEOT 107, SUZUKI SPLASH

ваиимх шииах. Чтобы хоть как-то провести замеры, переобули машину, ио в колеса большего диаметра и ширниы (185/60R14 вместо 155/80R13), поэтому едовые оценки приблизительны (хотя пупавляемость и комфорт улучшились).

правайськость и комаррут улучшимых — «Панда» занитересует тех, кому имподпруг моленький автомобиль, пладиций сереми нет привости, в пансы, приборов уговатой монументайностью изпоминает, пожалуй, всеороженики начала 1990-х. В этом есть съей шарм, по серема, покомен на те, что искогда ставили на ВАЗ-2105, ие для города!

От таких машии ие требуют околоспортивных радостей, посему стодятся и сиденья с чуть выпуклой подушкой. «Панда» узкая, ио в длину для задних пассажиров приемлема, да и самый большой багажник в тестируемой тробке - у на тробке.

Ездовой характер ФИДТа поменитых малопигражек вкрослес, чем 
кажетей на первый казглар, Машина неплохо стоит в новоротах и на шиповалних шинах, коги и заметно кренится. Даже азарт повымется! А чтобы не слойзать с сидецы, косицими можно унираткл в даебъ и конфоль моторчик у-

«Панды» живой, ио его иещадно душит коробка передач. Мало того, что даже среди роботов этот - замедленный, так еще и строптивый. Скажем, из нейтрали рычаг, в том числе случайно, можио перевести ие иажимая тормоза. Но чтобы троиуться, педаль надо все же иажать и вновь передериуть селектор. А коробка задумывается, ие сразу понимая, что от нее хотят. Бывают сбои и на ходу - при переходе из автоматического режима в ручиой. В общем, сжиться с агрегатом можио, но осадочек остается. Кстати, на высокой скорости переходить в иейтраль коробка ие хочет, поэтому выбеги ие мерили, а тормозили, вопреки правилам, с включениой передачей.

«Панда» исплохо глотает мелкие иеровиости, ио на волнах появляется раскачка, – продольная, поперечная, днагональная.

### ФРАНЦУЗСКИЙ БЛЮЗ

Помиите, как поет его зиаменитая мадемуазель? Изящиая, но твердая, грустиая,

ио непреклоиная. «Пежо-107» иадмеино выпятил бампер, словио утверждая: да, мал, но вовсе не слабосилеи!

Мы посъедилів на машине, состоящей, какется, на одили дверей, вчетвером – словно медведи в цирковом экппаже. Жить съади можно, но очень не кочется Зато спереди удоби о и просторию даже высокому. Конструкторы не стали сооружать мощиую консоль, и правильно сделали – ин водителя, ни пассажира вито не стесияте от

Сиденья в «Пежо» по форме ие лучще, чем в ФИАТе. В салоие меньше пластика и больше металла, все выглядит аккуратио, гармонично и, несмотря на искоторую игривость, основательно и лобротию.

се поволяют уверения орржить 100—110 км/ч даже с попной нагрузкой. Нужно пышь не вывадать на ритые вериуться в исто после замедления машине тяжело. Основная проблема и тут в роботы-зированиюй коробке передач. Зато, в отличен от агретат ФИЛТа, формицузскам управлять вручную намного удобиес. Да и эффективнее машина становится заметно резвей. Главиюе – удержваять оброты в проде с его разыма ритом датом страна при проде с странам ритом датом странам ритом странам страна проде с странам ритом датом странам датом странам ритом датом странам ритом датом странам ритом датом странам ритом датом датом странам датом датом датом странам датом датом







ков в «Панде» расположены под кругляшами управления климатом. От такой оригинальности веет прошлым.

Клавиши регулировки зеркал тоже стара тельно упрятаны в самом необычном месте.



Коротенький автомобильчик ведет себя на дороге надежно. Машина на удивление комфортна, неровности преодолевает без стука и звона. Вот только не надо забывать, что дорожный просвет, даже без всякой защи-

ты, всего 130 мм! Рулится 107-й вполне прилично, тормоза сначала вселяют уверенность, но заметно слабеют при полной нагрузке.

Симпатичный, собранный, удобный для городских и пригородных по-

### **FIAT Panda**

Пятидверный хэтчбек дебютировал в Женеве весной 2003 года, в России - с 2007-го, Существует версия с полным приводом - «Климбинг»,

двигатели:

бензиновые, 1,1 и 1,2 л (54-60 л.с.).

коробки передач:

механическая и роботизированная (на версин 1,2 л) 5-ступенчатые.

КОМПЛЕКТАЦИИ: МТ плюс опции.

305 000-355 000 py6.

Живой мотор, приличного размера салон и багажник, относительно невысокая цена.

Неудобная коробка передач, склонность

E3Y/IDTATAL TECTA к раскачие, малы наружные зеркала.

Чтобы сжиться с противоречивым южным характером, оценив его достоинства, научитесь прощать не менее заметные недостатки.



⇒ Внешне почти игрушечный, «Пежо-107» неплохо ержится на дороге и сопротивляется канавкам.



Даже в пятидверном варианте к услугам задних пассажиров «Пежо» лишь поворотные стекла-форточки.



Необычное управление климатом сначала вызывает ироническую улыбку. А потом не вызывает проблем.

Тахометр стоит очень удобно и помогает вовремя переключать передачи вручную, почти не отвлекаясь от дороги.

Peugeot 107 Трех- и пятидверные хэтчбеки стартовали в 2005-м. В России — с 2007 года.

двигатель: бензиновый, 1 л (68 л.с.). коробки передач:

5-ступенчатые механическая и роботизиро-

комплектации: Urban, Trendy. 368 000-401 000 py6.

 Удобная посадка на передних сиденьях, комфортная, но собранная подвеска.

> Очень тесно сзади, роботизированная коробка передач излишие задумчива.

Оригинальность вовсе не порок, а неплохое дополнение к продуманной конструкции и выверенным настройкам шасси. ездок без полной нагрузки (часто ли вы загружаете машину под завязку?). А, вы вспомнили, что французский блюз поет малемуазель? Комплексы, комплексы... Поет-то мадемуазель, но подпевают и

очень мужественные месье.

#### СУШИ-БАР

В отличие от японской музыки, кухня Страны восходящего солнца завоевала весь мир. Автомобили Японии менее экзотичны, но общее с кулинарией у них есть. Японские блюда выглядят





Спидометр – крупнее некуда! Кнопки на руле в городской машинке встретишь нечасто.

Мощная консоль выглядит по-взрослому, но мешает правой ноге водителя.

Что касается емкостей в передней па в споре с соперниками лидирует «Сузуки».

### Suzuki Splash

ылог «Опеля-Агила». Автомобили нынешнего поколения представлены в 2007-м. В России c 2009 rona.

двигатели: бензиновые, 1,0 и 1,2 л (65-85 л.с.) коробки передач: механическая 5-ступенчатая, автоматическая

4-ступенчатая. комплектации GL.GLS

LIEHA: 390 000-480 000 pv6.

Просторный салон, отменная динамика и удобное управление ею, удобная эрго-

Дебютант малого класса во многом задает новые стандарты для городских микроавтомобилей



несерьезно, а на поверку оказываются не только вкусными, но и сытными. Вот и «Сузуки-Сплэш» не выглядит ни большим, ни грозным: нормальный усредненный дизайн в небольших габаритах. В салоне нет монументальной эклектичности ФИАТа и эксцентричности «Пежо» - все традиционно; может, скучновато, но понятно н удобно. Прн этом сомнений в напиональной принадлежности машины не возникает. Усаживаясь в довольно неплохо профилированное кресло, в очередной раз осознаю: за последние шесть-семь лет прогресс в автомобилестроении, пожалуй, значительнее, чем в иные времена за пару десятилетий. В «Сузуки» действительно можно довольно комфортно ехать вчетвером! Правда, платят за это специ-

PESVABITATIN TECTA



Багажник у «Панды», конечно, не гигант-ский, но больше, чем у соперников.



Багажник «Пежо-107» совсем невелик, а дверь его полностью стеклянная.



Багажник у «Сузуки» с двойным дном, но в жертву ему принесено запасное колесо: в отличие от конкурентов, здесь лишь докатка.

фической посадкой водителя. Усевшись так, что руль оказывается в почти вытянутых руках, ноги все равно стибаешь больше, чем хотелось бы. Кроме того, на правом колене первое время набиваешь синяк об излишне широкую консоль (потом, конечно, приноравливаешься). После роботизированных коробок традиционный автомат переключается просто

Общие данные	FIAT PANDA	PEUGEOT 107	SUZUKI SPLASH
Размеры, мм:			
длина/ширниа/высота	3358/1578/1578	3430/1655/1470	3715/1680/1590
база	2299	2340	2360
кояея спереди/сзади	1366/1357	1415/1405	1460/1470
Объем багажинка, л	206/860	130/751	202/462
Радиус поворота, м	4,6	4,7	4,7
Масса снаряжен/полная, кг	865/1305	865/1140	1040/1485
Время разгона 0—100 км/ч, с	14,0	13,7	14,0
Максим. скорость, км/ч	155	157	170
Топливо/запас топлива, л	A95/35	A95/40	A95/45
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/ смяшаниый циял	4,6/6,8/5,4	4,1/5,5/4,6	4,9/7,8/5,9
<ul> <li>Двигатель</li> </ul>			
Расположение	спереди поперечно	спередн поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	P4/8	P3/12	P4/16
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1242	998	1242
Степень окатия	9,8	10,5	11.0
Мощность, иВт/л.с.	44/60 прн 5000 об/мин	50/68 при 6000 об/мин	63/86 при 5500 об/мин
Крутящий момент, Н-м	102 при 2500 об/мин	93 при 3600 об/мин	114 при 4400 об/мин
Трансмисовя			
Тип	переднеприводная	переднеприводиля	переднеприводная
Коробка передач	A5	A5	A4
Передаточные числа: 1/H/III/IV/V/3.x.	3,91/2,16/1,48/1,12/0,90/3,82	3,55/1,91/1,31/1,03/0,85/3,21	2,88/1,57/1,0/0,7//2,3
Главная передача	3,44	3.55	4.38
🏖 Ходовая часть			
Поднеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
свади	упругая поперечная бапка	упругая поперечная баяка	упругая поперечная балка
ужевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с эпектроусипителем
брмоза: передние/задине	дисковые вентипируемые/ барабанные	днсковые вентипируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые барабанные
<sup>2</sup> азмер шин	155/80R13	155/65R14	185/60R15

#### РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Снаряженная масса, кг	953	866	1076		
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/задиюю 587 (61,6)/366 (38,4)		533 (61,5)/333 (38,5)	663 (61,6)/413 (38,4)		
Дорожный просвет, мм	155	130	100		
<ul> <li>Динамические качества</li> </ul>					
Разгон, с:	3.55 40 110-	11.3c 17.5c 25.8c 2.3c 25.9c 110 44 lc 134.5c 156 156 156 157 157 157 157 157 157 157 157 157 157	18.8c 23.9c 34.9 6.3c 60 120 120 3.8c 60 20 120 1.8c 70 70 70 70 70 70 70 70 70 70 70 70 70		
<b>ॐ</b> Эластичность					
Время разгона, с: 60—100 км/ч (IV)	11,3	9,9	9.0		
80-120 KM/4 (V)	16,8	14.0	13.3		
<b>Выбег,</b> м:					
120-50 km/4	-	1310	1425		
50-0 KM/4	-	695	729		
Торможение со 100 км/ч:					
гормозной путь, м	42,2**	43,7	41,5		





Модель	L <sub>1</sub>	L2	Н	H <sub>1</sub>	H <sub>2</sub>	B <sub>1</sub>	82	L <sub>Imminus</sub>	B <sub>3mm</sub>	Н3	H <sub>4</sub>	V <sub>6ac</sub> , s
FIAT PANDA	930-1085	575-765	1215	985	955	1275	1270	500/1100	1030	535	730	180
PEUGEOT 107	935-1105	555-790	1240	1005	935	1320	1265	415/995	1015	435	545	136
SUZUKI SPLASH	965-1150	555-790	1300	1050	975	1340	1275	475/1040	1005	425	715	156

#### СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, ДБА

Скорость (передача)/модель	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	Разгон 0-100 км/ч			
FIAT PANDA	67,9	70,0	72,9	76,3	77,0			
PEUGEOT 107	69,7	70,6	72,6	75,3	76,7			
SUZUKI SPLASH	66,8	67,6	70,9	73,7	72,5			

#### ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

		Рабочее место водителя			Салон		Ходовые качества			Комфорт			Приспособлениюсть к России			
Модель	Опремье	Органы	0630р	Передият часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Wyw	Плавность хода	Knussar	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	однач оненка
FIAT PANDA	8	7	7	8	8	8	7	8	7	8	8	8	8	7	8	7,7
PEUGEOT 107	8	8	8	9	7	8	8	8	9	7	8	8	7	8	8	7,9
SHITHKI SPLASH			8	7	9	9	9	9	8	8	7	8	7	8	7	8.1

баллы проставляются коллегиально, группой экспертов 3Р. Оценко не является абсалютнаи, ана показывает место машины в данном тесте с канкретными соперниками. Максимальная оценка — 10 баллов (идеал). В баллов молниеносно! Все происходит быстро, четко и плавно (высокая цена «Сузуки» обусловлена и этим).

На ходу «Сплэні» сочетает заметную ваякость в поворотах с излишней жесткостью подвески, при этом на неровностях несолидно погромыхивает и позвякивает. Зато у «Сузуки» очень достойные тормоза, причем их эффективность гораздо меньше зависит от нагрузки, чем у Нежо».

Японский малыш – со стальной защитой двигателя, под которой, правда, всего 100 мм! Это уже не просто городской автомобиль, а, применительно к российским улицам, «для дорог с усовершенствованным покрытием», как писали некогла.

Весомость достоинств «Сузуки-Сплянь соответствует весомости цены. Конкуренты по тесту доступнее, однако тоже недецевы. Но ведь представления о том, сконью должен стоить маленький городской автомобиль, уходит в прошлое вместе с машинами, совесм не похожним на те, что участвовали в тесте. 379



дерген канунняков: «"овременням комзактный городской автомобиль может быть удобным в управлении, быстрым и даже выестительным, но не может быть дешевым».

## Вечное и новое

В маршрут по древней стране на модном вседорожнике отправились Игорь Моржаретто и Александр Батыру (фото).



вседорожник-то получился красивый - стремительный, но при этом соидиный! Француз- говорят, двано вынашима планы освоения модной ниши SUV. Однако начнать производство модели невого направления, не имея опыта, истории

проб и ошибок, накладию. Да и где гарантия, что результат окажется положительным? В результате выбрали умное решение – использовать опыт компаий, хорошо зарекомендовавших себя на рынке полноприводных автомобилей. В аместве донора для французских крессоверов выбрали апонскую модель

«Мицубиси-Аутлендер XL». Причем в «Пеко» постарались максимально использовать сильные сторомы япоиского паркетника — не стали трогать платформу, да и силовые агрегаты в основном остались от «трех бриллиантов». Фирменную принадлежность к французской компании подгрежнули тралиционными





элементами дизайна. Огромная решетка радиатора с крупным львом издалека дает понять: это – «Пежо»!

В отличие от японского собрата (тому положены двигатели 2,4 и 3,0 л), 4007-й, предназначенный для нашего рынка, оснащают только бензиновым мотором объемом 2,4 л (170 л.с.) или дизелем французского производства объемом 2,2 л (160 л.с.). Они агрегатируются с пятиступенчатой механикой либо с вариатором. Тестовый автомобиль оснащен японским 2,4-литровым бензиновым мотором (170 л.с.) в сочетании с бесступенчатой трансмиссией. Благодаря фирменной системе изменения фаз газораспределения MIVEC двигатель соответствует нормам Евро V, а при этом еще и очень экономичен: по паспорту расход топлива в смешанном режиме у достаточно тяжелой машины — 10 л/100 км. И ведь не объягули Мы просхали около 3 тысяч кипометров в самых разных устымих (скоростное шоссе, ремонтируемая дюрога, приняй серпантин, горосские улицы, проссенк), и бортовой комнометр показыл, что средиий рысход толина не превысил паспортной величины. А после пересчета чеков за бензии цифра оказалась еще ниже — 9,6 л/100 км. При этом, двигатель обсстениятел (или натрассе мощности чуть не клатает (или нариатор, сверживает поръвыг?), при обтове хотелось бы больше съвстрами? 3. при обтове хотелось бы больше съвстрами? 3.

Формально внедорожные способности «Тежо-4007» явно невелики. Настоящее бездорожье не его стихия: и ходы подвески маловаты, и схема полного привода одна из самых простых. Но, как показал опыт, с легким проселком машина справляется. В районе Нового Афона дорога закончилась, вверх, к старинной (IX век) крепости Анакопия, веда лишь узкая тропа, что серпантином вилась по склону горы. Рискнем? Конечно! И кроссовер послушно пополз в гору - по раскисшей после дождя земле, смешанной с мелкими (и не очень) камнями. Иногда казалось, что места для разворота не остается, но автомобиль 4,5-метровой длины в два-три приема разворачивался на пятачке, чтобы потом снова упорно ползти вверх. В какойто момент решили подключить постоянный полный привод (для этого надо лишь повернуть колесико в положение 4Н, об остальном позаботится автоматика, управляющая межосевой многодисковой муфтой). Так, на всякий случай -

#### PEUGEOT 4007 общие данные азмеры, мм: 1805 1713 ъем багажника, л 441 ная масса, кг 2160 наряженная масса, кг 1610 195 Максимальная скорость, км/ч Разгон 0-100 км/ч, с: Расход топлива, л/100 км городской цикл 12.6 загородный цикл

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 хлапанов, 2,4 л, 125 кВт/170 л.с. при 6000 об/ммн, 232 Н-м при

### 4100 об/мии ТРАНСМИССИЯ:

полноприводная, бесступенчатая.

подвески — независимая типа «Мак-Ферсон»/ независимая многорычажная; рулевое управление — реечное с гидроусилителем; тормоза дисковые вентилируемые/дисковые; шины — 215/70R16 или 225/5SR18. просто стало стращновато. Риск оправдался: потрясающая по красоге картина открывас со смотровой площадки на вершине горы высотой в тысячу метров... Редкий пеший турист сюда доберется – больно крутой склом придется преоцолеть. А для автомобилей (пюбых) формально путь сода заказам.

орожногом уги своих заказан; 
полями от приняти с последният ведения обращения обраще

В пятиместном варианте места лля багажа достаточно – 441 л, а максимальный объем грузового пространства (при сложенных сиденьях второго ряда) – 1686 л. То есть автомобиль вполне





оправдывает запись в свидетельстве о регистрации – «универсал»: и для перевозки пассажиров хорош, и как грузовичок стодится. Хотя в таком качестве использовать его жалко – слишком хорош.

Цена автомобиней с бензиновым двигателем 2.4 ламисит от типа трансмиссии (вариатор или 5-ступенчата меданика) и уровня отлежи (Premium или Premium Расі) и колебается от 1135 000 до 1 237 000 рубней Бариатор SVT, мой вазгляд, для этого автомобиля лучший выбор. А вот отличия двух уровней коминестации минимальны, и тут каждому покупателю предстоит решать, выбрать обычные фары или модный ксенон. В любом случае весь необходимый набор истем безопасности, климат-контроль и обогрев ветрового стекла (как и весь «пакет для холодных стран») – в базе. Настоящие лывы, как известно, оби-

Настоящие львы, как известно, обитают в савание, а отиюдь не в горах. Наш железный зверь не испутался ин высоты, ни извилистых троп, да еще и поклажу на себе тащил. Для тех, чьи интересы не ограничены маршрутом «дом – работа», – отличный выбор!  Новое поколение джигитов все чаще выбирает автомобиль.





### ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

1 130 000-1 370 000 py6.

Browcowia rpoccosep — zancowogatenia mog si crocem

классе, недавно пережил рестайлинг. Самая «упакованная» версия Sol 2,4 AKII (ока же и самая дорога») — прямой хонкурент тестовой машины. 3Р. 2008. № 8

### 1 050 000-1 310 000 py6.

NDA CR.V

В последние годы CR-V — один из самых популярных в Европе паркетников. Величолепный городской автомобиль, но с асфальта на нем лучше не съезжать. 3Р, 2008, № 8



## Пятерка любит спорт

Для любителей прокатиться с ветерком «Ауди» подготовила сразу две заряженные версии модели ТТ – «ТТ RS Купе» и «ТТ RS Родстер». Владимир Соловьев опробовал новинки на гоночной трассе «Зольдер». Фото автора.

### СРЕДЬ ШИРИ ПАШЕН И ПОЛЕЙ

Всякая гоночная трасса начинается с дороги к ней. Чтобы показать, что заряженные «Ауди ТТ RS» неплохо себя чувствуют и на дорогах общего пользования, нам иредложили добраться из Кёльна в бельгийский Зольдер, плутая по узеньким дорожкам вокруг Аахена и Маастрихта. Это богатые животноводческие районы - там на зеленых дужавках пасутся ухоженные, просто картинные коровы, а по шоссе степенно разъезжают молочные цистерны, трактора с сеном и «логаны MCV», везущие на прицепах сельхозинвентарь. Пасторальную картину дополняет веселый щебет птиц... и лепешки навоза из обочние

Низкий, настроенный звук выхлопа ТТ RS, конечно, немного диссонирует с окружающей действительностью. Понвмая это, нужно отключить спортивный режим и без обгонов следовать за тихоходом, строго соблюдающим предписанные 30 км/ч. Интересно понаблюдать за спортивной машиной в явно неспортивной обстановке. И что вы думаете! Мощный тяговитый мотор позволяет тащиться с этой скоростью на третьей передаче, когда на тахометре всего 1000 об/мин. Кто-то заподозрит, что я издевадся над техникой. Ничего подобного! На приборном щитке есть индикатор, подсказывающвй, на какую передачу лучше перейти в данном ритме движения, - я следовал его рекомендациям.

Выходит, очень способная манияка получилась в попразделении «Кваттро» (Quattro GmbH), прямо-таки на все случай жизни. С таким терпимым двигателем она очень варосла в монк глазах. Подумать только: на третей можно ехать и 30, и 150 км/ч! Праида, только по хорошим дорогам, ведь дорожный просвет, сели сравизвать ТТ RS с крупносерийным вариантом, уменьшен на 10 мм.

### СИЛА ТРАДИЦИЙ

Когда задумываеция что-то новое, совеем не линие цокопаться в процилом. Похоже, инженерам «Кваттро» это приискол тользу чтовый 2.5-интровый двигатель ТТ RS возрождает традиции 80-х, когда питнибилицровые двигатели (таке строил только» «Удин» Соордани фирме спортивную славу. В 1987 году Вальтер Рервы ва «Удин-Спорт кваттро S1мощностью 600 л.с. выптрал сореннования в подтъеме и холм (загадям на вершину Тайкс-Тик, СПІА). В 1989 году в кумоных гокаха в Америка домини-



 «Ауди-TT RS Купе» безошибочно узнаешь по фиксированному антикрылу на крышке багажника и шильдику в ее левой части.

 Мощной машине – мощные тормоза. Скобы с индексом RS внушают доверие.



Спортивность важна, но в моделях премнум-сегмента ценят еще и комфорт. Подлокотник на ручнике – очень мило и, замечу, удобно.

Интерьер «Ауди-ТТ RS» отличается от типового логотипом TT RS на спице рулевого колеса и тиснением в виде стилизованных букв R и S на обняке дверей и сидений.









🕏 Это купе с тканевой крышей. В салоне нет него ряда сид ий, вместо них механизм склалы вания тента.

**6** Мощные дуги за сиденьями важный эпемен защиты седоков при опрокидыва ровал «Аули-90» с мотором 2,2 л мощностью 720 л.с. Позднее, в середине 90-х, V-образные «шестерки» вытеснили пятицилиндровые рядные моторы, но, как оказалось, не навсегда.

На стороне пятицилиндровых компактиость, небольшой вес. Это позволяет снизить общую массу автомобиля, улучшить развесовку по осям и, следовательно, управляемость, динамику и экономичность. Для сравнения: «Ауди-ТТ кваттро» с мотором V6 (3,2 л, 250 л.с.) расходует на 100 км в среднем на литр больше, чем пятицилиндровый, разгоняется до сотни за 5,9 с против 4,6 с у машины с пятицилиндровым и по мощиости проигрывает ей

Интересно, какую аргументацию, но уже в пользу «шестерки» выдвинут в следующий раз, когда лет через десять настанет пора вспомнить о традициях?

### КОМПОНОВОЧНАЯ СХЕМА ТРАНСМИССИИ AUDI TT RS

Постоянный полный привод сочетается с двигателем поперечной установки. Крутящий момент между передней и задней осями перераспределяется с помошью гидравлической многодисковой муфты с электронным управлением, установленной перед межколесным дифференциалом задней оси; V-образная 3,2-литровая «шестерка» в версии quattro на стандартных моделях устанавливается продольно.



### НА ТРАССЕ: ПРОСТО И СО ВКУСОМ

На трассу «Зольдер» разрешили выехать только купе, причем водителям выдали шлемы. Первый круг - следом за машиной безопасности, чтобы познакомиться с трассой, затем три круга самостоятельно. Конечно, все в спортивном режиме, с характериым звуком из глушителя, газ в пол, с интенсивным торможением перед поворотом, чтобы

### ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Mozena	Audi TT RS.	
mogens	Coupe	Roadste
🍣 Общие данные		
Размеры, мм: длика/ширина	4198	1/1842
BENCOTA	1342	1348
база	2468	
колея спереди/сзади	1555/1546	
Объем багажника (VDA), л	290+	250
Радиус поворота, м	5,5	
Снарлженная масса, кг	1450	1510
Полиал масса, кг	1850	1830
Время разгона 0—100 км/ч, с	4,6	4,7
Максимальная скорость, км/ч	2	50
Топливо/запас топлива, л	A9.	8/60
Расход топлива, л/100 км: загор одный шикл	6,9	7,2
городской цикл	13,1	13,3

спереди поперечно Конфигурация PS спо казазнов 20 Рабочий объем. см<sup>3</sup> 2480 Мощность, кВт/л.с. 250/340 5400-6500 Крутящий момент, Н-м 450 1600-5300

**ВБИДОВИФПОНЕ** обка передач типа «Мак-Феосон»/ многорычажная пеечное дисковые SP M SAMHMA

ease traduces condensa.

245/40818

загрузить передние управляемые колеса, затем снова газ. Перел шпилькой я включал вторую, хотя понимал: если бы не желанне пройти поворот быстрее, тяги хватит и на третьей.

На спрямленном участке взгляд выхватывает 220 на спидометре. Но до максимальной скорости 250 км/ч разогнаться не удается - не хватает дистанции: совсем близко поворот, нужно успеть оттормозиться. Инженеры «Ауди» говорят, что по желанню клиента максималку, ограниченную электроникой, можно поднять до 280 км/ч. Но на быстроту разгона это не повлияет, меньше заявленных 15,9 секунды до 200 км/ч никак не получится.

После каждого круга - учащенное сердцебиение и желание проехать еще быстрее. Жаль, хронометраж заездов никто не вел. Уверен, мой результат был бы далеко не последним!

«Эр-эска» управлялась очень естественно, отлично повиновалась рулю, ни разу не спровощировала на экстренные действия. У меня сложилось полное взаимопонимание с машиной: от скорости и от того, как она вела себя в виражах, получал настоящее удовольствие. Пусть паже мое время было далеко от того, что показывали на этой трассе прославленные пилоты формулы I Ален Прост и Ники Лаула:

Особенно понравилась машина тем, что в ней не оказалось ни спортивного керамического сцепления, превра-

щающего езду, особенно в городе, в сущую муку, ни сверхжесткой подвески, на которой каждый бугорок отдается в спине, а двигатель при среднемоторной компоновке не дышал жаром в затылок. Это нормальный автомобиль с выраженными спортивными чертами. не заостренными до крайности. В нем можно путешествовать, возить с собой одежду и личные вещи и вынимать их сухими, а не пропаренными, как это бывает на некоторых спортркарах с багажником сперели и вынесенным перед ним радиатором охлаждения.

### почему не пустили родстеры

В 1982 году на трассе «Зольдер» получил смертельную травму гонщик Жиль Вильнёв, Его формульная «Феррари», наткнувшись на машину соперника, несколько раз перевернулась, ремни безопасности не выдержали, пилота выбросило из кокпита. Спасти Жиля не удалось.

Как ни крути, а автомобили без верха опаснее крытых. Но они имеют немало других достоинств: в них приятнее отправляться за город, обладатель открытого автомобиля - буль то мужчина или женщина, - как мне кажется, выглядит более сексапильно.

И хотя оба «Ауди-ТТ RS» по цене примерно одинаковы (в Германии купе стоит 55 800, а родстер - 58 650 евро), выбор стоит пелать с оглядкой на характер. Спортивный характер.

Купе или родстер Audi TT RS - среди самых быстрых автомобилей компактного класса.





Широкий дверной проем «Ауди-ТТ RS» зволяет легко устроиться за рулем людям под два метра.

Рама ветрового стекла родстера многофункциональна: обеспечивает жесткость кузова, безопасность пассажиров, в ней проходит проводка к электрохромному зеркалу заднего вида и плафонам освещения, прячутся складные солнцезащитные козырьки.

## В здоровом теле

транные, очень необычные ощущения: в руках небольшой спортивный руль со знаменитой красно-желто-черной эмблемой. Ей вполне соответствует поведение машины: на любое движение рулем или педалями она отвечает реакцней фехтовальщика-чемпиона - виртуозным выпадом и стремительным уколом.

Вот «Порше» молниеносно прыгнул влево, обходя (скорее, облетая) препятствне, и тут же вновь занял свою полосу. Ни намека на крен, лишь мощной волной меня вдавило сначала в одну, потом в другую боковнну кресла. И тут же вновь почувствовал сильную продольную нагрузку. «Порше» словно оттолкнул землю широченными 20-дюймовыми колесами: в мелких зеркалах (один нз немногих недостатков машины) пейзаж удаляется столь стремнтельно, что почти - нереально. Нормальное поведение породистого спортивного купе? Согласен! Только непривычно осознавать, что сзади два роскошных пассажирских кресла и просторно, как в представительском седане.

### гимн эффективности

Разумеется, бессмысленно говорить о практичности (в общепринятом понимании этого слова) автомобиля с 400-сильным пвигателем, максималкой свыше 250 км/ч и стоимостью 100 000 евро в базе! Немцы, создавшие «Порше-Панамера», предпочитают термин «эффективность», подразумевая, что, строя автомобиль, старались довести его по совершенства во всем. Комфорт - такой, чтобы придраться было не к чему. Если уж линамика и мощь, то по гамбургскому счету!

Как это «просто»! Берем 60-летний опыт создания спортняных автомобилей - отменную разгонную и тормозную динамику, отточенную управляемость. Добавим современные экологические требования и экономичность (конечно, насколько она возможна для 400-500-сильных моторов).



Казалось бы, в современном мире трудно чем-нибудь удивить, но «Порше-Панамера» заставил ажнуть искушенную автомобильную публику. Респектабельный седан безнес-класса отменно смотрится и на дипломатическом приеме, и на треке, где не уступит даже очень мощному спорткару. За изменчивым характером возмужавшего «Порше» наблюдал Сергей Канунников. Фото автора и «Порше».

Теперь проаналнзируем все, что наработано в области комфорта представительских седанов, и соединим лучшие достижения с дизайном, в котором доминирует, как выражаются стилисты, ДНК длегандарного «Повше-911».

Ну и последний аккорд: «Панамера» – вместительный хэтчбек с большим и практичным багажником. Серийный автомобиль такого класса компания сделала впервые, как и машину с классической компоновкой.

### демон скорости

«Сндеть в автомобнле, а не на нем» один из постулатов, исповедуемых создателями «Панамеры». Это означает очень низкий (по-спортивному) центр тяжести. При посадке-высадке придется, правда, совершать движения, карактерные, для седковь купе. Зато даже свади, хотя крыша и сильно скошена, не экстремально высокий пассажир ее не заденет.

Кресло со множеством регулировок, море кнопок, часть которых с непонятными символами... Разглядывать все это нет мочи! Поворот ключа, хэтчбек призывно рыкнул, слово спросил: «Toron?».

В нормальных режимах, без резких ускорений, автомобиль чрезвычайно тих (это заслуга, в частности, маленьких, не очень удобных наружных зеркал) н, что еще более неожиданно, комфортен. Никакого картингового подпрытнавания капота, зарав-терного дляя спортняных апто, никакой тряски на стявка и прочи, неровностак. Это как-то даже диссоинрует с образом н динамной «Танамар». Подпазом на динамной «Танамар». Подпаражб В качестве опши предлагают даже две звуковые настройки выпуска. Справедивости ради отяжечу: немузыканту разинцу в режимах заметить сложновато.

Вот и истинно поршевское ускорение! Не успел додавить педаль до пола, а на синдометре под двестн! И я даже не заметил, как переключилась коробка с двойным сцеплением. Ну а сей-





В России базовые цены «Порше-Панамера» – 4 703 000–7 039 000 рублей.



Главный прибор, как и в иных «порше», тахометр. Особенно приятно, что «Панамера» говорит и пишет в бортовом компьютере по-русски.

 Отделка «Панамеры» – в стиле спортив-ных «порше». Даже замок зажигания слева от руля - так можно быстрее стартовать.



### Porsche Panamera – шедевр генной инженерии: сплав комфорта, спортивного характера и заново прочитанного фирменного дизайна.

час самое время поэкспериментировать. Не меняя положения педали, нажимаю кнопку Sport - коробка подоткнула шестую вместо седьмой, режим Sport+ еще на одну передачу ниже. Можно увеличить и жесткость подвески. Впрочем, мне трудно представить ситуацию, когда это потребуется. Разве что где-нибудь на Нюрбургринге. И если кому-нибудь придет в голову гоняться там на представительском автомобиле. Впрочем, он на это и провоцирует.

Вернемся в спокойный режим. Теперь автомобиль трогается на второй передаче, плавно и уверенно летит по автобану... н глохнет на светофорах, чтобы не пачкать воздух и не расходовать бензин. Двигатель ожил, едва я снял ногу с педалн тормоза. Кстати, за примерно 250 км по маленьким городкам и автобанам, в том числе на скорости, близкой к 200 км/ч, солидный полноприводный 400-сильный автомобиль расходовал в среднем 12 л/100 км.

Пожалуй, для размеренного движения по шоссе руль «Панамеры» немного островат - расслабиться не получится. На то он и «Порше»! Зато при объезде препятствий или в горах душа радуется мгновенному немецкому «яволь!».

Тормозная динамика впечатляет, пожалуй, даже посильнее разгонной. За-

думываться о том, как машина реагирует на пелаль, забываень, настолько все правильно и выверено. Шесть поршней на каждое переднее колесо и по четыре на задние осаживают «Панамеру» с цепкостью ловушки классного хоккейного вратаря. На заказ предлагают керамические диски. Кстати, набор опций понемецки богатый. Базовая машина с задним приводом может быть даже с механической коробкой передач (такой автомобиль опробовать пока не пришлось).

### ВЫСОКИЕ ОТНОШЕНИЯ

Современные, напичканные электроникой автомобили часто и небеспо-

#### BAHHAIF REALIZEARINGERO

Молеть	PORSCHE PANAMERA		
тодель	S	45	Turbo
<ul> <li>Общие данные</li> </ul>			
Размеры, мм: длина/шнрина/высота	49	70/1931/14	118
база	2920		
колея спереди/сзадн	1658/1662 1656/16		1656/1646
Снаряженная масса, кг	1770	1860	1970
Пояная масса, кг	2375	2440	2500
Объем багажника (VDA), л	445-1263 432-125		432-1250
Время разгона 0—100 км/ч, с	5,6 (5,4)*	5,0	4,2
Максимальная скорость, км/ч	285	282	303
Топливо/запас топлива, л	A98/80		
Расход топлива, я/100 км: загородный цикл	8,9 (7,9)	8,1	8,9
городской цикл	18,8 (16,0)	16,4	18,0
смешанный цикл	12.5 (10.8)	11.1	12.2

<b>₩</b> Двигатель		
Расположение	спереди про,	дольно
Конфигурация/ число клапанов	V8/32	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	4806	
Степень скатия	12,5	10,5
Мощность, кВт/я.с. при об/мин	294/400 6500	368/500 6000
Крутящий момент, Н-м арн об/мин	500 3500-5000	700 2250-4500
<b>©</b> Трансмиссия		
*	TARME-	

THR	задне- приводная	полноприводная
Коробка передач	M6 (A7)	A7
Ходовая часть		
Bonneya: menenulman		

Рулевое управление реечное с гидроусилителем Тормоза: передние и задкие дисковые вентилируемые 255/45ZR19-245/507R18 -245/45ZR18 285/40R19 B скобках даницие для коробки передач PDK с опцией Sport Chrona Package Plus,

дея версии 45 и Turbo – стондар \*\*Передние - задние.



Даже за высоким водителем просторно. Каждому пассажиру по индивидуальной регулировке климата.

Играть на этом «аккордеоне» довольно просто - все расположено логично. А самая необычная кнопка - управляющая настройкой звука выхлопа.



чвенно критикуют за некую механистичность, отстраненность от водителя - за бездуховность, как говорят журналисты. Вот уж в этом «Порше-Панамеру» не обвиню! Комфорт бизнес-седана и энергетика спортивного купе соединены в нем необыкновенно талантливо и прочно.

А главное, самые современные, высокотехнологичные устройства не отстраняют машину от человека. Кажется, каждая клетка мускулистого тела из легких сталей, алюминия, кожи и композитов готова вступить с вами в конструктивный и захватывающий диалог, а если надо - указать на ошибку и даже поправить ее. «Панамера» не только чуткий и отзывчивый, но и умный, интересный, интеллигентный собеседник. Духовной близости с таким современные технологии только на пользу.



 Да, минуту назад все было нормально Но вот что-то произо шло - воздух мгно венно наполиился гулками звонками матом и прочими

звуками. Ага, ясно -

две трети улицы

перекрыл двухсек

ционный трамвай. И вот уже первая

машина, едущая к Невскому, выруливает на встречку. Так делать нельзя. но аргумент водителя абсолютно предсказуем: мол, мне надо!

## Сотворение пробки

Как рождаются дорожные заторы? Фотозарисовки с места возникновения одного из них предлагает петербуржец Михаил Крюков.

дивить горожанина дорожной пробкой - все равно, что напугать египтянина видом Сфинкса. Лело привычное. Тем бодее что попасть в пробку сегодня куда проще, чем избежать ее. Однако же хочу поспорить с теми, кто уверовал

в «непорочное зачатие» современных заторов. Доказательства вполне земного происхождения некоторых из них на привеленных ниже фото.

Итак, Петербург, улица Марата, пятница, 13 часов. Еще минуту назад все было нормально... Дальнейшее - на фото.

Красота: дорога на Невский свободна! Зато встречная полоса уже беспомощно замерла,







Вырваться на волю проще всего так: ксеноном, матом и прочими средствами убеждения распихать встречиую полосу и протисиуться-таки между трамваем и «Газелью». Кстати, ее водитель вообще куда-то ушел. Машины посреди дороги не бросают, но если ему надо...



Интересно, почему остановился трамвай? Электричество кончилось? Да нет, он честно стал согласно маршруту поворачивать иале во. Конечно, еще до поворота было очевидно, что ехать нельзя: не пролезет Но и «глубокоуважаемого вагоноуважатого» при желаини можно поиять: ему иадо!



А вот и микроавтобус, перекрывший путь трамваю. Даже лесному ежику должно быть ясно, что бросать машину в этом месте нельзя, но... Раз бросил именно здесь, зиачит напо

Минут через пятнадцать все кончилось - так же просто, как и началось. Появившийся откуда-то водитель спокойно залез в свой микроавтобус и был таков. Трамвай закончил-таки маневр и погрохотал дальше. «Газель», похоже, тоже куда-то исчезла. Нет проблем?

Да, наверное. Но я теперь боюсь только одного: не отменил бы кто сдуру трамвайное движение. Ведь именно трамвай в итоге перекрыл мою улицу Марата.

### ЗА РУЛЕМ - ПРОТИВ!

В новой рубрике ЗР – о том, с чем мы не хотим мириться: о разгильдяйстве, подлости, некомпетентности... Эта рубрика – ваша возможность, читатели, назвать все своими именами. Открывает ее письмо Андрея Дмитриева из Ульяновска.

### Дорожные провокаторы

На этом перекрестке (101-й км трассы Ульяновск - Самара) не ошибается лишь тот, кто собирается повернуть направо, к Самаре. Понятно, что ухолить с развилки налево нельзя: это встречная полоса, увенчанная «кирпичом». Однако оказывается, что правая проезжая часть - это «подстава»! И все потому, что ее левая полоса, отделяемая сплошной линией, - это тоже встречка! Но те. кто собирается свернуть на Димитровград, этого не знают и машинально занимают крайнюю левую полосу для

предстоящего поворота налево. Вот здесь-то и «охраняют» безопасность порожного движения доблестные сотрулники ДПС. Пашут в поте лица: вдвоем не успевают заполнять бумажки! Нашу служебную машину тоже остановили, а на водителя со стажем «вся жизнь» составили протокол. Возражения по поводу вводящей в заблуждение разметки в расчет не приняли...

Позже, у начальника управления ГИБДД, протокол отменили, однако разметка остается прежней. Надо полагать, ее берегут для дальнейшего выполнения плана.

От редакции. Можно спорить о правомерности примененных знаков и разметки, однако возмущает другое. Почему прописавшиеся здесь экипажи ДПС даже не пытаются предотвращать нарушения? С какой стати они дежурят за опасным участком, а не перед ним? Что мешает им подать рапорт об установке понятных водителям знаков и нанесении нормальной разметки? И, наконец, на каком основании они штрафуют водителей, которые не в состоянии разобраться в дурацких ребусах, порожденных меспіными дорожными провокаторами? Ответы на эпи вопросы хотелось бы услышать лично от полковника милиши Харинова Лмитрия Витальевича, возглавляющего Управление ГИБЛЛ УВЛ Ульяновской области.



### ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Сегодня на обращения ЗР отвечают представители компании «Опель».

### Кипит наш «Опель»

Два года назад стал обладателем «Опеля-Астра». В один прекрасный момент машина стала перегреваться в пробке. Открутил крышку расширительного бачка - вместе с паром вышла некая масса светло-серого ивета... Заключение сервисного центра: гарантийная замена радиатора и АКП! Причина - разгерметизация теплообменника охлаждения коробки, который встроен в радиатор охлаждения двигателя: антифриз смешивается с трансмиссионным маслом и т. д. Как оказалось, в российском «Джи-Эм» прекрасно знают о проблеме, однако никакой официальной кампании отзыва не объявляют.

После полутора месяцев, проведенных без машины, лишь укрепился в намерении срочно обменять этот автомобиль на другой, от более заботливого и дальновидного производителя.

Сергей Б., Москва По нашей просьбе ситуацию комментирует РR-менеджер «Опеля» Константин Коростов:

Описанная проблема касается отдельных автомобилей «Опель-Астра» 2007-2008 модельного года (собранных до ноября 2007-го) с мотором объемом 1,8 л (ZI8XER) и автоматической трансмиссией. В настоящий момент приняты меры по решению данной про-

блемы согласно технической документации Adam Opel GmbH и высочайшим стандартам качества послепродажного обслуживания «Дженерал моторс СНГ». Идентификационные номера (VIN) всех автомобилей, на которых может проявиться данный дефект, переданы соответствующим службам дилерских центров. В свою очередь, сотрудники дилерских предприятий приглашают владельцев автомобилей для бесплапиюго устранения указанной неполадки, вне зависимости от того, находится автомобиль на гарантии или нет, первый это хозяин автомобиля или нет и т. д. Случаев появления подобного дефекта в радиаторах нового образца не было.

Мы связались с Сергеем Б. Он подтвердил, что машину ему в конце концов вернули. Ссылку представителя фирмы на «высочайшие стандарты» оставляем без комментариев.

Где живут богатые водители? Что ушло с «жигулями»? Почем новенькие авто в Хабаровске? Заходите в зарулевский почтамт августа - обсудим!

### Мы не олигархи!

Пишу вам с Крайнего Севера, точнее, с Ямала, из Салехарда, - от имени коллег-водителей. Все дело в том, что с иомерами иашего 89-го региоиа иевозможио ездить. Доблестиая милиция-ГИБЛЛ почему-то решила, что мы здесь зарабатываем очень большие деньги, а потому взяла за правило грабить нас по поводу и без повода. Не гиушаются иичем: останавливают для проверки, а потом подбрасывают всякую гадость (от патронов до пакетиков с белым порошком). Или просто говорят, пьяный, мол, после чего предлагают «разобраться на месте». За очень большие деньги, естественно,

Локазать свою невиновность иет иикакой возможиости. Как объясиишь, что перед дальиим рейсом никакой водитель не позволит себе спиртиое? Па они и сами все понимают. Заплатишь штраф - отпускают без всякого протокола, а физиономия довольная... Нас грабят начиная от ХантыМаисийска: Челябииск и Уфа, Самара и Саратов, Тамбов и Воронеж. А просыба наша простая: похлопочите перед кем надо, чтобы навели порядок на дорогах. Очень хочется в отпуск поехать иа машине, ио когда на полпути после встреч с ГИБДД не остается деиет, которые собирал целый год, то на душе становится очень горько. Помогите, чем сможете!

Виктор Иванович Ткачев. Лабытнанги, ЯНАО

## Душа, «Жигули» и ностальгия

- Действительно, для многих страна стала чужой, но это наша вина... История не терпит сослагательного наклонения, однако можно повлиять на будущее. Да. Россия - страна форс-мажоров. но для нас дико звонить в полицию и закладывать собственного доуга, который превысил скорость на 20 км/ч! А ведь на Западе именно так и Александр пепаил
- Согласен со статьей! Я выбираю машину для души! А так как душа у меня русская, то и машина русская! Авто – не кусок железа! Это твой друг! Николай Патриот
- Автор пишет про какие-то мысли и эмоции, которые якобы вызывали наши автомобили... Ничего, кроме чувства ущербности, наши авто вызывать не могут... А ходить постоянно с грязными руками и откручивать закисшие гайки быстро надоедает.
- Вы бы еще о телегах и о лошадях поностальгировали! Те же деревянные повозки в семьях из поколения в поколение передавали, чинилилатали... Кстати, тогда был огромный плацдарм для творчества и рук, а та же «конная тяга» - живое существо! Управляться с лошадьми умели даже те, у кого их не было. А сейчас большинство не знает, как к животному подойти.
- Что-то всех понесло в физику, а речь-то о душе. Сейчас ухоженная «копейка» или «тройка» вызывают у людей добрые эмоции, действительно ностальгию. ahgar-136
- О «жигулями» ушло единственное: когда теперь возвращаешься домой, руки у тебя DeLago не в масле.

Цивилизация разобщает людей, а общие трудности объединяют.

- Про то, что старые машины человечнее были, - это правда. У меня новенький «Фольксваген» и еще не старая вазовская «семерка». Можете начинать плакать и смеяться, но ездить на «семерке» мне порой гораздо приятнее. Мне никто не завидует, меня никто не боится, а когда выезжаю на ней, то обязательно встречаю одобрительные взгляды, тем более если машина чистая и направныя по блеска полиролем. Цивилизация разобщает людей, а общие трудности объединяют. Раньше были одинаковые машины и одинаковые проблемы - и все тянулись друг к другу. Владимию 245
- Автор не доказывал прописных истин про надежность «японцев», «немцев» и прочих. Он напомнил нам о том, что мы раньше были дружнее, рукастее и изобретательнее. А теперь кроем друг друга трехэтажным и бахвалимся крутыми тачками. Я сам давно продал «копеечку», но до сих пор с теппотой вспоминаю ее

Ознакомиться с дискуссией и принять в ней участие можно на нашем caume: www.zr.ru/articles/58969

то ушло с «Жигулями»

110 3a pvnew 06/2009

### Восток - Запад

Для меня, как и для любого дальневосточника, темы повышения пошлин и запрета правого руля очень болезненны. Но вот что забавно: если государство хочет приучить нас к «нормальному» расположению рудя, то продавцы автомобилей этого вовсе не хотят. Самый простенький «Лансер» у нас стоит 730 тыс. рублей! А ведь это почти на 200 тыс. дороже, чем на западе нашей страны. С самой доступной «Кэмри» (с механикой) та же история: в Хабаровске ее предлагают за 1 млн. 200 тыс. рублей. Мы, конечно, далеко от столиц, но не перестали быть частью нашей страны. Причем, как выясняется, самой богатой ее частью.

> Дмитрий Головин. Хабаровск

### Запасочка

Интересно, какой у него домкрат? Дмитрий Мелкозеров, Петрозаводск





### А v нас такого нет

Эти знаки встречаются в Алжире.

Михаил Криворотько



### О трех колесах

• Посылаю вам фотографию интересного транспортного средства, увиденного мною в Варне (Болгария). То ли мотоколяска, то ли автомобильчик...

Александр Ангервакс. Санкт-Петербург

P.S. Зарулевцы! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru.

Деятельностью зарулевского почтамта в августе управлял Михаил КОЛОДОЧКИН

На правах реклами СЦЕПЛЕН www.krafttech.ru ТЕЛЕФОН СЕРВИСНОЙ СЛУЖБЫ 8-800-333-0-911 (495) 254-26-42 Звонок бесплатный из любого региона России =" info@rapaco.ru

### Как родился «Москвич» и куда поехала крыша?

У вас есть конкретные вопросы относительно автомобилей, экспертиз, экономики, ситуации в автопроме? Вы считаете, ито затронутеля вами тема будет интересна многим? Вам важно знать именно наше мнение? Тогда спрашивайте – обязательно ответим!

### ?

### Автор: Григорий, Москва

В ЗР, 2009, № 5 вы писали, что емкость отнетущителя и его тин ингра не указаны, так что, дескать, на техосмотр можно брать любой. С вашими соетами техосмотр не пройти! Недавно виссты изменения в ТОСТ Р 51709-2001 - Автотракилортиме средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы процерки-де указано, что легковые и грузовые не менее чем одими порошковым или даленовыми порошковым или жадоновым отнетущителем смюстью не менее 2 л. Может быть, опровержение напишете.

Нет, не напишем. Потому что, кроме именений, на которые вы съгластесь, к данному ГОСТУ была еще ПО-ПРАВКА (в апреле 2007 годо), где вместо цитируемой вами бразы написапо «Лексовые и рузовые автомобили должна быть оснащены не менее чем одным спетриштелем, а автобуы и грузовые автомобили, предназначенные для преводки подедь, годума... Огнетушители должны соответствовать предмам пожарной безпасностим. А вот в этих пормах есть упоминание о двух литрах, по это рекомендуемый объем, а не обязательный. Об этих поправках знают не все. Алексей ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ, редактор отдела экспертиз и спецпроектов

### Q

### Автор: Олег М., Москва

Слышал, что «Москвич-400» – точная копия немецкого «Опеля-Кадет» 1938 года. Правда лн, что все чертежн н штампы кузовных деталей в 1945-м привезли в Москву из Германин?

Правда, но лишь частично. «Москвич» действительно копия, но... созданная заново. Ни чертежей, ни штампов СССР не получил, поскольку они были уничтожены (возможно, сознательно) во время войны. Осенью 1945-го несколько немецких КБ под контролем СВАГ (Советская военная администрация в Германии) и советских инженеров копировали серийные «опели» и заново создали документацию и штампы. Весной 1946-го все это отправили в Москву. Кстати, там же, в Германии, создали и ряд интересных модификаций «Москвича», в том числе удлиненный на 500 мм вариант, а также версию с автоматической коробкой передач.

оматической короокой переоач. Сергей КАНУННИКОВ, заведующий отделом испытаний

### Автор: Алексей Серебреннико С.-Петербу

Судимся с динером по повопу деформацин крыши у антомобила «Рего», а также трещин в ес стыках с задиним стойками. Мы заказывали экспертизу, но дидера е выводы не устроили; с уд назнаил другую закенрутызу, которую проводил специалист из УТТУ-УТИ. Он напром ворное результати превидущей промену, к тому вомоенту выпла статъв в 37 2009, № 4 - как раз об этой проблеме на турецком заводе. Мы представили эту статъо суди, на то эксперт отвестий: в журнале «За ружем» пишут вожвити за журнале «За ружем» пишут вож-

О дефектик крени «месанов» известно давно, Дилерь быти обязаны устранять этот дефект по гарантии согласно распорадительному документу – ноте «Автофрамоса» (российский дистриботор «Рено» № 2006-1 от 21.01.2006 года. Советуем вам написать претензию в представительство «Рено», отправив ее копию перадивозму исполнителю. Что касиется выклазаваний упоможнутого вами эксперта, ему, возможно, также будет интересно ознакомителс с этой перепихой.

акомиться с этой перепиской. Игорь КОЗЛОВ, редактор отдела эксплуатации

Зарулевцы! Вопросы можно задавать на сайте www.zr.ru (в разделе «Справочная служба»), а также по электронной почте: kolodochkin@zr.ru или info@zr.ru.

На правах рекламы

## ЕСТЕСТВЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ МУЖСКОЙ СИЛЬ

ПОМОГАЕТ: • вернуть способность к появлению эрекции в «нужное» время

- стимулировать половую активность
  - Может использоваться лицами, страдающими сердечно-сосудистыми расстройствами

**УВЕРЕННОСТЬ В СВОИХ СИЛАХ!** 

Информация по телефонам: (495) 681 09 30, 681 93 00 www.impaza.ru



## Третий ряд – для детей

Появившись с интервалом в полтора года, обе машины кажутся похожими друг на друга, как две капли воды. Отличия, зашифрованные создателями под индексом «+2», искал Павел Леонов. Фото: Константин Якубов.

### **РОДОСЛОВНАЯ**

«Кашкай» дебютировал весной 2007 года. Тогда же стартовали продажи в России. Это был первый автомобиль компании, полностью разработанный и собранный в Европе для местного рынка, хотя его стали продавать также в ЮАР и Японии. Облик молели создали в европейском дизайн-центре компании, испытания проводили на дорогах Испании и Скандинавии, а собирают машины в английском Сандерленде. Изначально выпускали только пятиместный вариант, но уже через полтора года появилась версия с приставкой «+2», способная увезти семерых седоков. В нашей стране ее продают с октября 2008 гола.

Увеличение пассажировместимости повлекло за собой внесение значительных изменений в конструкцию: колесную базу расширили на 135 мм

(до 2765), длину увеличили на 211 мм (по 4526), а общую высоту - на 38 мм (до 1643). Это позволило не только установить третий ряд сидений (правда, на нем более или менее сносно могут уместиться разве что дети), но и увеличить пространство для ног пассажиров среднего ряда на 23 мм. Прибавка не самая выдающаяся, но на практике весьма ощутимая. Подвергли изменениям и большинство кузовных элементов. Особенно в задней части. Так, появились новые пятая дверь, задний бампер, задние двери (более широкие) и т. д. Не обощли конструкторы вниманием и техническую начинку, ведь масса машины увеличилась примерно на 100 кг: изменили настройки подвески, перенастроили электроусилитель руля, на самых мошных версиях (они с 17-дюймовыми колесами) увеличили диаметр тормозных дисков.

Адаптации для нашего климата автомобили не проходили, но, как утверждает производитель, все официально продающиеся в России машины соответствуют спецификациям моделей, предназначенных для стран Северной Европы, а минимальная температура, при которой проходили испытания, составила -35°C. С конкурентами ситуация весь-

ма неоднозначная, ведь «Кашкай» многие считают родоначальником класса компактных кроссоверов. Явный соперник, пожалуй, лишь «Додж-Калибр», но он продается у нас только в переднеприводном исполнении. Реально машине приходится состязаться за покупателя с популярными молелями С-класса, такими как «Тойота-Королла», «Мазда-3», «Мицубиси-Лансер», «Форд-Фокус» и т. п. К конкурентам относят также «Фольксваген-Кросс Гольф», «Сузуки-Игнис» и т. д.



### КОМПЛЕКТАЦИИ

Как уже отмечалось, эта моцель «Ниссацы» представлены в двух версиих. Самый децевый питиместный кроссоверстоит 726 тысяч рублей, семиместный и ва 51 тысячу рублей дероже. Не такая ужсуществениям деблата за дополнительные два места и 90 л батажа. К тому же в более вместительной модификации редений ряде пременять от 10 тысяч предоста след в тропольной плоскости из 100 мм. Содомі это, иссоминенно, оценту, хотя ноту на ному закинуть по-прежиему не смотут. Наш выбое – вессця «2-2».

Список оборудования базовой комплектации XE весьма общиреи (см. «Нашу справку»). У более продвинутой SE двухзоиный климат-контроль, электропривол складывания зеркал, круизконтроль, датчик дождя, передние противотуманные фары, поясиичиая поддержка на водительском сиденье, задний подлокотиик с подстаканниками, окраска зеркал и двериых ручек в цвет кузова. 17-люймовые лекгосплавные колесные диски и т. д. SE+ выделяется лишь отделкой салона однотонной черной тканью, ио это только в версии «+2». У простого «Кашкая» две комплектации SE+ (коды Е-ААО и ЕUAAO), Первая соответствует аналогичной для семиместных машии, а вторая - более продвинутой LE и дополиительно оснащается камерой

задието вида с цветным дисплеем, улучшенной «музькой» с цветью диманиками и извигацией. Самая богатав ЕЕ+ добалялет ко всему перечисленному костроенную аудиосистему Восе с цветью строенную аудиосистему Восе с цветью с и около десять с стецальных выречий, которые отличаются от стандартных наличием дополнительного оборудования.

Ма остановили слой выбор на комписктации SE-, Дело в том, что первоначальная XE ис настолько дешевле, насколько смотрито бещеме Разида в их цене составляет 94, тъвсячи рублей. Для SE механическая коробка передач не предусмотрема, а нес интерссует именно она (ию об этом чуть позже), а переплачивать от 70, от 15 тысяч рублей за камеру с щентимы дисплеем, овсее продвинутую «музаку», ксеном и кожаный салон мы посчитали исцелесообразным.

Как и для большииства японских автомобилей, иикаких дополнительных опций производитель не предлагает. Зато проще определиться с выбором.

### СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ И ТРАНСМИССИЯ

Российским покупателям доступны лишь два беизииовых атмосферных двигателя: 1.6 л (114 л.с.) HR16DE и 2.0 л

### NISSAN OASHOAI+2

С двигателем 2,0 л и МКП, в комплектации SE+. Цена – 975 400 рублей.

### Индекс 3P - 24

ДВИГАТЕЛЬ:
бензинован, Р4, 104 кВг/141 л.с. при 6000 об/мин;
1961-и при 4800 об/мин.
ТРАНСМИССИЯ:
польвы привод АЦ.: МООЕ 4х-4; коробка передач—механическай 6-с тупематая.

То меслическае с-ступенатая.

КУЗОВ:

КУЗОВ:

«КУЗОВ:

За дополнительные два места и «довесок» к объему багажника переплатить придется не так уж и много.

топлива в смешанном европейском цикле – 8,6 л/100 км.

(141 л.с.) MR20DE. Оба 16-клапаниыс, оборудованы системой изменения фаз газораспределения для впускных клапанов и многоточечной системой впрыска







- Ярко-оранжевый фон бортового компьютера раздражал многих. В «Ниссане» учли критику и на машинах начиная с 2009 модельного года сделали его темным.
- Обилие серебристых вставок в оформлении салона заметно облегчает общую строгость стиля.
- Владельцы «кашкаев» в дорогих комплектациях отныне не заблудятся, ведь их машины оборудованы штатной навигационной систе-



гоплива. Большинство корпусных элементов для облегчения веса изготовлено из алюминия. У более мощного к тому же значительно уменьшено внутреннее трение благодаря применению специальной техники обработки поверхностей, которую обычно используют при доработке гоночных двигателей. Европейцам также предлагают два дизельных двигателя с турбонаддувом, разработанных партнером по альянсу - компанией «Рено»: 1.5 л (103 л.с.) и 2.0 л (150 л.с.)... Интересно, когда до нас очередь дойдет?

Бензиновый 1,6-литровый двигатель агрегатируется с 5-ступенчатой механической коробкой. Более мощный силовой агрегат работает в паре уже с 6-ступенчатой КП или бесступенчатым вариатором CVT, который позволяет экономить топливо и сокращает выбросы СО2. Он может работать как в автоматическом режиме, так и в полуавтоматическом. В последнем случае можно самостоятельно выбирать одну из шести фиксированных передач.

«Кашкаи» выпускают как с переднеприводной трансмиссией, так и с полноприводной. Последняя, с фирменной системой ALL-MODE 4×4, для распределения крутящего момента между колесами и осями использует электрические, а не гидравлические устройства и позволяет выбирать один из трех режимов движения: передний привод, режим

Lock, в котором блокируется межосевая электромагнитная муфта и момент между передней и задней осями распределяется в соотношении 50:50, а также режим Auto, в котором электроника отслеживает проскальзывание колес и сама решает, когда задействовать полный привод. Ланной системой оборулуют только самые мощные версии автомобиля.

Многие приобретают эту модель «Ниссана» именно с 1.6-литровым двигателем и соответственно в переднеприводном исполнении. В основном из-за относительной дешевизны подобной модификации. Но, на наш взгляд, «Кашкай» стоит покупать с полным приводом. Пусть он не настоящий вседорожник, а всего лишь паркетник и в нампасы на нем лучше не соваться, но этого от него никто и не требует. Его удел - уверенное поведение на скользких покрытиях, возможность съехать на лужайку, добраться до дачи по разбитому проселку и зимой принарковаться в нерасчищенном дворе. Живемто мы не в солнечном Марокко, и снег у нас зимой выпадает часто и всякий раз неожиданно для коммунальных служб. Механическую коробку мы тоже выбрали неспроста, вель, как показывает практика, вариаторы не очень любят пробуксовку и частенько из-за нее перегреваются и выходят из строя. Переплатить за все четыре ведущих придется порядка 80 тысяч рублей, а реализовать такой автомобиль на вторичном рынке будет куда проще.

### БЕЗОПАСНОСТЬ

В 2007 году Енго NCAP проведа крэпітесты пятиместной модели. Автомобиль заработал максимальные пять звезд. За фронтальный и боковой удары «Кашкай» получил наивысшие оценки (по 16 баллов), продемонстрировав отличную защищенность всех частей тела пассажира и водителя, за исключением груди последнето. Машину подвергли также дополнительному тесту, имитирующему боковой удар о столб или дерево (автомобиль сталкивают с жесткой вертикальной конструкцией диаметром 254 мм на скорости 29 км/ч). И здесь эксперты отметили высокий уровень защиты. Дополнительные баллы в общую копилку подбросили за сигнализатор, предупреждающий о непристегнутых ремнях. О детях производитель тоже не за-

был. В автомобиле предусмотрены крепления по стандарту ISOFIX, а фронтальная пассажирская подушка безопасности отключается, что дает возможность устанавливать на переднее сиденье креслица групп 0 и 0+ (монтируются спинкой вперед). Все это позволяло заработать максимальное количество баллов при лобовом и боковом ударах. Но общую оценку снизили за недостаточную информативность и наглядность инструкции по установке креслиц



Список стандартного оборудования включает в себя фронтальные (с двухступенчатой системой раскрытия) и боковые подушки

безопасности для водителя и переднего пассажира, боковые шторим безопасности на отвяси, активные подголовники, передние ремин безопасности с преднатавителями, актиблокировочерю систему тормозю (АВБ) с распределением гормознам усими (ЕВС), остему с табанизации (ЕВС полож с двигателем 2.0 л), крепления ГООГК на втором риду сидений, коцицииноер, центральный замок, имисомазаку, электрусилитель рупевого управления, подгорев передних сидений и боковых зеркал, оснащенных электропривором, электростекоподъемники всех дверей, регулируемые по высоте рупевую колокую и водительское сиденье, бортовой компьютер, самогатемняющеся зеркалю закриего вида, омыватели фар, магнитоту 2010 с-блютуском и съглас фри, Строприривателем, поддерживающим МРЗ, и четърьма денамисами, выход АИХ, 16-доймовые стальные коледа с пемодативнами стальки стальные и

В крэш-тестах EuroNCAP за защиту пассажиров при фронтальном и боковом ударах автомобиль получил наивысшее количество баллов.



 Водители некоторых грузовиков с завистью посматривают на эти зеркала: обзорность замечательная и из общего стиля не выбиваются,

Даже самая сварливая теща вряд ли упрекнет вас, если вы посадите ее на задниі диван – его регулирої ки позволяют подобрать удобное для тела положение.





## 67% в первой комплектации\*.

# Тенденция – дальнейшее увеличение.

Для 67% всех автомобилей\* автопроизводители выбирают NGK. Выиграйте и Вы благодаря испытанному качеству NGK.

деиствительно для указанных в каталоге NGK легковых автомобилей с 2000 года выпуска.







Фирменная система полного привода ALL-MODE 4×4 вкупе с 200-миллиметровым дорожным просветом позволит осилить бездорожье средней сложности.

Третий ряд сидений удобен исключительно детям, а посадка и высадка заменит им утреннюю гимнастику.

Как показывает расчет, «Кашкай» (индекс 3P – 24) в эксплуатации обходится относительно недорого, но это по отношению к его немалой первоначальной стоимости.

и указателей расположения их креплений. В итоге - четыре звезды. За защиту пешеходов дали только две из четырех возможных. Бампер автомобиля оказался благосклоиным к ногам пешеходов, а вот верхняя кромка капота подкачала ие заслужила ии одного балла.

### **ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ**

Гарантия на все машины составляет три гола или 100 тысяч км. Техобслуживание предусмотрено каждые 15 тысяч км или 12 месяцев. Миогие дилеры рекомендуют провести так иазываемое «иулевое» ТО, в ходе которого меияют масло и масляный фильтр. ТО сугубо добровольное и обойдется примерио в 5 тысяч рублей.

Стоимость первого, третьего и пятого ТО, в каждое из которых также включена замена масла и масляного фильтра и проверка осиовных узлов и агрегатов, составит в средием 9 тысяч рублей. На втором, помымо прочего, заменят воздушный и салонный фильтры, свечи зажигания и тормозную жидкость, за что попросят около 18 тысяч рублей. Самое дорогое обслуживаиие предстоит через 90 тысяч км, обойдется оно примерио в 21 тысячу рублей. Немаленькая цена обусловлена замеиой охлаждающей жидкости двигателя и масла в трансмиссии. Прямо скажем, недешево, ио - любишь кататься, люби и саночки возить, особенио если они полноприводиые.

Очередей ии на обслуживание, ни на новые автомобили не наблюдается. Помню очереди на «кашкаи» длиною в год. В ту пору некоторые покупатели даже ие видели машину вживую перед заказом, потому что их просто не было в иаличви - распродавались даже выставочные экземпляры. Сейчас с покупкой имкаких проблем, полождать придется лишь редко востребованные комплектации. Свои услуги по продаже в обслуживанию даниой модель в Москве преплагают 16 лилерских центров, а всего по России их 75 в 49 городах.

Больше всего претеизий владельцы предъявляют к весьма жесткой подвеске, недостаточной шумоизоляции и злектроусилителю руля (из-за его нениформативиой обратиой связи). К числу осиовиых болячек можио отиести хруст и скрип опориых подшилииков стоек, замыкание реле вентилятора охлаждения радиатора (продолжает работать после выключения зажигания), дребезжание глушителя, стуки задней опоры двигателя, течь беизина при полиом баке (требуется замена прокладки топливиого насоса или бака целиком), гул при скорости 80-90 км/ч и вибрашия педали газа (обычио помогает замеиа подшипииков передиих ступиц), выход из строя задних амортизаторов, невозвращение наружных дверных ручек в исходное положение (дверь при этом ие закрывается) и стуки замка багажника (это лечится, как правило, только обматыванием изолентой). Большинство проблем встречается лишь на машинах первых лет выпуска, и дилеры, как правило, устраняют их по гарантии.

### **УГОНЯЕМОСТЬ**

### и вторичный рынок

Когла иачались продажи автомобиля, страховщики, учитывая ажиотажный спрос, полагали, что ои стаиет весьма популярным и у представителей криминального бизиеса. Это, само собой, отразилось на стоимости полиса каско. Но, как утверждает милицейская статистика, «кашкаи» угоияют ие так часто, поэтому со временем страховые компанви умерили свои аппетиты. Ныиче вожлелениый «оберег» можно приобрести за 6-8% цены автомобиля.

Во всех комплектациях за сохраиность машины отвечает только иммобилайзер. Тем ие менее специалисты Тэтчемского исследовательскотехнологического центра (Беркшир, Великобритания; специализируется на оценке противоугонных средств) поставили данной модели за ее стойкость ко взлому четыре звезды из пятп возможиых.

С ликвидностью на вторичном рыике особых проблем возиикиуть не должио. За первый год эксплуатации автомобиль теряет примерио 10-15% первоначальной стоимости, а за каждый последующий ~ 7-10%.

В нелом эта ииссановская модель весьма полюбилась нашим соотечественинкам, о чем красноречиво говорит статистика продаж: за 2008 год в России было продано почти 32 тысячи машин, что, по данным Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизиеса, позволило «Кашкаю» занять 18-е место в рейтниге иаиболее популярных иномарок в России. И это при том, что автомобиль отнюдь ие бюджетный. Семиместиая версия появилась на нашем рынке в довольно сложный период, и это заметно сказалось на продажах, но время расставит все по своим местам.

### **ИНДЕКС ЗР**



\*В процентах от геовоначальной стоимости выбольной молефикации

Рассчитывается как разность между двумя величинами. Первая предельно допустимое значение стоимости эксплуатации автомобиля в течение года, которое, по нашему мнению, подкрепленному сложившейся практикой, не должно превышать 40% первоначальной стоимости машины. Вторая - отношение расходов на эксплуатацию конкретной модификации за первые 30 тысяч км пробега к его первоначальной цене (выраженное в процентах). Учитывается стоимость полисов ОСАГО и каско (цена первого установлена законодательно, для второго берем среднее значение), транспортный налог (по данным налоговой службы), стоимость плановых ТО (по регламенту и расценкам официальных дилеров), затраты на топливо (рассматриваем рекомендованное заводомизготовителем и указанный им расход в смещанном цикле). Вычитая из первой цифры вторую, получаем инлекс 3Р. Чем он больше тем относительно дешевле эксплуатация. К примеру, для выбранного нами «Кашкая» расходы на эксплуатацию за первые 30 тысяч км составляют 16% его цены. Этот показатель мы вычитаем из максимальных 40% и получаем индекс, равный 24.



 При разложенных сиденьях в багажник войдет лишь пара спортивных сумок...

 ...но если сиденья сложить, то в вашем распоряжении окажется 1,5 кубометра свободного про-

странства.



ЦЕНЫ НА МОДИФИКАЦИИ «НИССАН-КАШКАЙ+2», РЕКОМЕНДОВАННЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВОМ «НИССАН МОТОР РУС», руб.\*

			SE+	LE	LE+
2WD 1,6	777 000**	816400	-	-	-
2WD 2,0	857 000	891 100	896 400	966 400	1 007 900
4WD 2,0	936 000	-	975 400	1 045 400	-
4W0 2,0 CVT	976 000	1 010 100	1 015 400	1 085 400	1 126 900

\*На номец ихня 2009 года. \*\*Доплата за краску «метаплик» или «перламутр» — 8000 руб.

## MUILU

### ПО SILVER-ТЕХНОЛОГИИ

Всемирно известный турецкий производитель аккумуляторов Mutlu запустил новую усовершенствованную Silver-технологию.

Теперь, благодаря новому сплаву с серебром, пластины аккумулятора меньше подвержены коррозии.

А это значит, SILVER EVOLUTION работает дольше, чем обычно. Приправотает жольше, чем обычно. Приправъте к этому увеличенные пусковые токи и минимальный саморазряд. Несмотря на применение дорогостоящей «silver-технологии», цены вас приятно удивят!

Стоит ли еще думать, какой аккумулятор выбрать?









Официальный дистрибьютор аккумуляторных батарей Mutlu silver evolution и Mutlu calcium silver компания «Автоюнион-Бат»

### г Москва

тел.: +7 (495) 737-69-37, 417-03-34, 417-04-94, e-mail: office@autounion.ru, www.autounion.ru



вто с ромбом на капоте прочио обосновались на российском рынке и даже в кризис сдавать позиции не собираются. Компания одиой из первых запустила собствеииую кредитную программу «Реио Кредит» (ЗР, 2009, № 7); расширяются мощиости завола «Автофрамос», гле с 2010 года иачиется выпуск хэтчбека «Рено-Сандеро», выходят на рыиок иовинки. Линейка моделей большая. Наш рассказ о самых иовых и интересных.

### ЭСТЕТ С ХАРАКТЕРОМ БОЙЦА

Французы долго готовились к этой премьере и сначала предложили публике оценить ряд концептов. В 2004 году в Жеиеве был представлеи Wind, в 2006-м в Париже дебютировал кабриолет Nepta, а затем на коикурсе элегантности Louis Vuitton Classique представили Fluence.

Серийное купе впервые показали в мае прошлого года на кинофестивале в Каннах. Но творческой элиты маркетологам показалось мало, они устроили презеитацию на самом престижном этапе F1 - Іраи-при Моиако.

К уже известным в России хэтчбеку и универсалу семейства «Лагуна» новое купе присоединилось весной. Уже в базовой комплектации модель оснащена достаточно богато. Например, меломаны оценят аудиосистему Bose общей мощиостью 140 Вт с техиологией, сводящей к минимуму искажения звука на большой громкости.

В качестве дополиительного оборупования предлагают противоугонную систему с датчиком, сообщающим о попытке попъема автомобиля, видеосистему, багажиик для велосипедов, биксеноновые поворотные фары, спортивный обвес и еще миогое. Венчают список восемь цветов кузова, включая семь вариантов металлика, и четыре разиовидности колесиых дисков

В России молель предлагают с двумя иаддувиыми двигателями объемом 2 л - беизиновым (170 л.с.) в дизельным (150 л.с.). Более мощный бензииовый мотор проигрывает дизелю в максимальиом крутящем моменте: 270 против 340 Н.м. Оба работают в паре с 6-ступеичатым автоматом.

На автомобиль предоставляется гарантия три гола или 100 000 км пробега.

### ЗУБАСТЫЕ МАЛЫШИ

Небольшая фирма «Альпии» накопила изрядный опыт в подготовке автомобилей «Рено» к гоикам различного уровня. Ои очень пригодился созданной иа ее осиове компании «Реио Спорт Текиололжиз» при постройке машии для ралли и F1, а также в разработке более мощиых версий гражданских моделей. «Реио-Клио Спорт» (ЗР, 2009, № 6),

вышедший из ворот этого придвориого тюиинг-ателье в городе Дьен (Франция), может похвастаться 2-литровым двигателем мощностью 197 л.с., обеспечивающим разгон до 100 км/ч за 6,9 с. Четырехпоршневые тормозные механизмы «Брембо», ABS и система курсовой устойчивости ESP позволят уверенио чувствовать себя на дороге. Для любителей прохватить по гоиочной трассе ESP спелаиа отключаемой.

В Россию модель поставляется с двигателем, подготовленным к пуску в зимних условиях, и защитой моторно-



- «Копеос» первая модель «Рено» собираемая дочерней компанией «Рено-Самсунг».
- Продажи модернизированного «Рено Клио» стартуют осенью.



«Клио Спорт» легко отличить по заднему диффузору.

«Рено-Лагуна Купе» с бензин мотором потребляет 8,8 л на 100 км. а дизель на трассе попросит всего 5,6 п.







го отсека уже в базовой комплектации. На выбор - пять цветов кузова. Из опций можно заказать ксеноновые фары, окраску кузова металликом, зеркала с электроприводом и сиденья «Рекаро».

Обновленный «Рено-Клио Спорт» появится в начале 2010 года. Машина будет более агрессивной внешне, а дизайи салона еще сильнее, чем прежде, станет напоминать кокпит гоночного болида.

«Клио GT», еще одна новинка, увы, обойдет нашу страну стороной.

### **КОРМИЛЬЦЫ**

Гражданский вариант «Рено-Клио» в новом обличье приедет в Россию осенью. История французского «горожанина» иачалась в 1990 году, с тех пор реализовано около 10 млн. машин более чем в 100 странах мира. Целевая аудитория за 19 лет не изменилась - как и прежде, это молодые семьи, желающие купить надежный и компактный автомобиль.

Внешне новинка во многом схожа с «Рено-Меган», который был хорошо принят европейцами. Так что есть надежда, что и в России продажи пойдут в гору, ведь до сих пор модель большой любовью у нас не пользовалась, «Клио» предложат в трех- и пятидверном вариантах. В дорогих комплектациях будут 16-дюймовые колесные диски, круизи климат-контроль, парктроник, четыре динамика, CD/MP3-магнитола с USBпортом и «блютусом», панорамная крыша и другое оборудование. Цены пока не называют.

А вот «Рено-Логан» иапротив, популярен и любим в нашей стране, это один из бестселлеров. Наряду с привычными комплектациями сейчас предлагается ограниченная серия Black Line. Ее продажи стартовали в мас. Созданная на основе самой востребованной версии Expression с 1,6-литровым двигателем, серия получила иовый цвет «чериая жемчужина», 15-дюймовые легкосплавные колеса и более богатое оснащение. Дополнительно можно заказать ABS и подушку безопасиости пассажира.

На все автомобили предоставляется двухлетняя гарантия без ограничения пробега.

ероня	Базовая комплектация	<b>Цена</b> руб.
Renault Laguna Coupe	Врух поменій каналіт-пентроль обружник менер затачатический страмовник пред затачатический страмовник пред затачатический грамовник пред затачатический рібо, пред дані атеня кнопков, уклагічесь, б-пайсский каналівічесь, уклагічесь, б-пайсский каналівічесь, уклагічесь, б-пайсский каналівічесь, уклагічесь, б-пайсский каналівічесь, подушем фермацість, а каналівічесь подушем фермацість, а каналівічесь подушем фермацість, каналівічесь уклагічеський развичеський респектовум, а фермацість україник пред п	1220 006-1263 000
Renault Clio Sport	Тонированные боковые и заднее стекля, тамеейая обняка сидений, альнимнения дыскадия на гедали, на применения дыскадия на гедали, климат-токтроль, центральный замок СВУ СИМВЗ-заятия плала, ВБ, ЕУ, электронный распеденитель тормозных сли (ЕУ), АКИ, Вя одушек безопасности, 17-диймовые региссиямнения слистия.	818 000
Renault Koleos	Тканевая обявка сидений серого цвета, 3/9, борткомпьютер, кондиционер, О- магнитола и Аримамика, онглавизация, автоматическое запирание дверей во время движения, чип-карта, кнопка «Старт/Столе вместо ключа, 2 яодушки безопасности, АБЗ, АР Ц, 17-дюймовые легиосплавные клиеса.	++000 596
Renault Logan Black Line	Хроми рованная накладка на решетку раднагора, накладки на пороги, окраска черным металимском, тканевая обняка сидений, ГУР, коидиционер, передмие звестростем попраемники, Ц. 3, подушка безопасности водителя, ситнамизация, защита картеля, ситнамизация, защита картеля, ситнамизация с негкосплавные полесные диски, частично окрашечные в цест кузова бымперы, томарованные в цест кузова бымперы, томарованные	359 950

"Передний яривод, ""Полный яривод.

### ПРОБА ПЕРА

Представлениый в марте 2008 года «Рено-Колеос» (ЗР, 2008, № 11) стал первым опытом компании в постройке компактных кроссоверов. Покупателю предлагают пять комплектаций: Expression, Dynamique, Dynamique Comfort, Privilege и Luxe Privilege, а также девять цветов кузова, восемь из которых металлики. В топовых версиях кроссовер поставляется с кожаным салоном, поворотиыми биксеноновыми фарами, двухзонным климатконтролем, аудиосистемой Bose, специально созданной для этого автомобиля, и другим оборудованием.

Коробки передач: вариатор CVT либо 6-ступеичатая МКП. До недавнего времени модель можио было купить только с полным приводом и 2,5-дитровым 170-сильным двигателем, теперь же «Колеос» продают и в переднеприводном варианте. Кроссовер в базовой комплектации Expression с механикой и 2,5-литровым бензиновым мотором обойдется на 60 тыс. дешевле полиоприводного аиалога.



## Семейный подряд

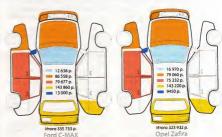
ршин прежний: все пострадавние в аварии детали (смотри перечень) заменяем новыми, заказанными для машины в начальной комплектации. Работу поручаем официальному дилеру маркн со всеми вытекающими издержками.

Пуще всего от дорожных коллизий спелует беречь «Форл C-MAX»; расхолы на беспримерно дорогие запчасти (60% затрат) могут серьезно подорвать семейное благосостояние. В ремзону нужные деталн доставят за 4-10 рабочих дней, к этому времени подойдет н очередь в сервис. Ремонт также отнюдь не дешев, а продолжительность его велика - восстановленный минивэн вернут в семью через три недели

Чуть лучше обстоят дела у владельцев «Опеля-Зафира». Кузовные детали, правда, тоже дороги, да и заказ смогут нсполнить не ранее чем через три неделн, зато стоимость нормочаса (37% расходов) позволит немного сэкономить. Очередь на ремонт тянется месяц-два, сам процесс ндет гораздо быстрее - 12-17 лией.

Несмотря на престижность (и дороговнзну!) товарного знака, «Тойота-Королла Версо» у нас оказалась в середняках, в том числе по раскладу затрат. Отношение цены материалов к стонмости работ составило ровно единицу (то есть 50:50). Деталн готовы доставить в весьма сжатые срокн - за 3-5 календарных дней, починка займет несколько больше времени - 2-3 неделн. Зато ждать своей очереди не придется: к работе приступят на следующий день после обращения.

СТОИМОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ МЕЛКИХ ДТП



ПЕРЕЧЕНЬ ПОВРЕЖДЕНИЙ: — ветровое стекло – левое переднее крыло, левая блок-фара, капот, бампер – левые передняя и задняя дв - правое заднее крыло, пятая дверь, правый фонарь, бампер левое наружное зеркало



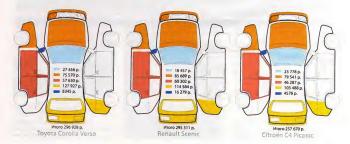
Минивэн - транспорт для всей семьи, и расходы на содержание ложатся, как правило, на домашний бюджет. Величину прорехи, образованной затратами на ремонт после мелкого ДТП, измерял Игорь Теременко. Фото: Константин Якубов.

«Рено-Сценик», самый недорогой из представленных минивэнов, «самым-самым», увы, не оказался: стоимость запчастей (57%) потянула вверх итоговые затраты. Все необходимое есть в наличии (в крайнем случае подвезут за 3 дня). Приглашения на ремонт можно ждать через 2 недели, готовый автомобиль вернут через 18-20 дней.

Среди множества достоинств «Ситроена-С4 Пикассо» обнаружилось и сделавшее его лидером рейтинга: относительно невысокая стоимость кузовного ремонта.

Разумные цены на детали (52%), в полном ассортименте запасенные на складах дилеров, дополняют скромные расценки на работу. Правда, сначала придется постоять в очереди от месяца до трех. А сесть за руль исправного авто удастся еще через нару недель.

За привязанность, как известно, надо платить. Выбирая друга и любимца семьи, озаботьтесь тем, чтобы в случае чего этот «взнос» оказался бы соразмерным вашему бюджету.





## Ну, как дизель?

Юрий Нечетов



### FORD FOCUS

«Форд мотор». Всеволожск

с июня 2006 В эксплуатации «За рулем» 110 тыс. км Пробег на момент отчета ...

Предыдущие публикации в журнале .2006, Nº 6, 9, 12; 2007, Nº 1, 12; 2008, Nº 2

ак получилось, что после бензинового 100-сильного седана «Форд-Фокус» я пересел на дизельный универсал: 1,8 л, 115 л.с. С тех пор постоянно слышу от друзей и знакомых: «Ну, как дизель?». Те, кто не понаслышке знаком с предметом, могут пропустить следующий фрагмент, для остальных коротко резюмнрую свон впечатлення.

Главное преимущество дизеля высокая зкономичность, что доказал пробег из Москвы в Санкт-Петербург и обратно на одном баке со средним расходом 3,72 л/100 км. У меня в обычной эксплуатации (живу в Подмосковье) получается 5,5 л/100 км, а для спокойной езлы по шоссе вывел простое правило: скорость по спидометру делю на 20. Например, при 90 км/ч получается 4.5 л/100 км.

Дизель обладает великолепной тягой (правла, в ловольно узком диапазоне 1700-3700 об/мин) и позволяет совершать энергичные обгоны без переключения вниз. Ускорение 80120 км/ч на пятой передаче у него занимает 12,0 с протнв 17,1 с у прежнего бензинового седана, который, к слову, на пару центнеров легче. Однако ниже 1300 об/мин расположена глубокая турбояма: мотор еще очень вялый. А крутить до отсечки на 4800 об/мин бесполезно, здесь тяга уже падает.

Высокий крутящий момент потребовал более мощной пружнны сцепления, но постоянно выжимать тугую пепаль в пробках утомительно. А работать сцепленнем приходится много, поскольку «длинная» главная пара даже на первой передаче и оборотах холостого хода разгоняет машину до вполне резвых 7 км/ч.

Зимой дизель пускается уверению (правда, в мором ниже. 25°C (е. попадал). Впрочем, пару раз нз-за летней сомрязи все же не завелел, так что зимой при заправке нужно быть сособенное наражение несильно слышно лишь сывружи при хоождимо дизгателе. Пропоэтому подгорев сидений засеь вполне востребован, по через 10–15 минут в салоне впоме комфортно.

Все 110 тыс. км дизельный агрегат отработал без замечаний, хотя никаких поблажек ему не давали: заправлялись на обычных, по возможности фирменных АЗС, масло (непользовали синтетнку, расход на угар до сих пор не заметен) менялн, как н предписано, через 20 тыс. км. Рекордно большой пробег между ТО - одно из несомненных пренмуществ «Форда», хотя некоторые днлеры рекомендуют делать обслуживание вдвое чаще, по принципу «кашу маслом не испортншь». Контрольные замеры динамики выявили прекрасное состояние двигателя, за трн года «Фокус» раскатнлся н даже чуть улучшил показатели. А небольшое синжение эластичности объясияется более увесистой команлой испытателей и лополнительным оборудованием - нтого плюс 47 кг.

Словно пытаясь реабилитироваться за поломку сцеплення (разрушение бракованного диска, ремонт по гарантин) в самом начале эксплуатации, красный «Фокус» показал себя очень надежной машиной – ссли не считать передник колодок, замены (на 107 тыс, км!)



На капоте и передних крыльях множество сколов от камешков, но ржавчины нет.

 Декоративные колпаки стоимостью 500 руб, за комплект ничуть не хуже фирми ных по 800 руб, за штуку. потребовал лишь один из задних амортизаторов. Учитывая немалый пробег, поменяли оба, причем поставили обычные гидравлические «Бильштайн», оказавшиеся вдвое дешевле фирменных фордовских — 3135 руб. за штуку против 6300 руб.?

Вообще, с окончанием гарантин перешан на самостоятельное обслужнание, поскольку за некоторые запичасти динеры не моргия гламом дерут всемеро! Если раньше несколько за штуку, то экваме постояться и передостивных фирменных фирменных колесных колпакт по 800 руд, отверя в приобрей симпатичный комплект (четыре штуки!) за 500 руб. К тому арежны цамосилась летия реална — еще 16 тыс. руб. за интиколес за 1871 колес.

Прилетевший камещек заставил поменять ветровое стекло - оплатила страховая компання. А вот разбитое на стоянке стекло задней левой двери (удивительно, в салоне ничего не тронули) меняли сами, торопясь уехать в командировку. Опять-таки нашли добротный неоригинал за 1800 руб, вместо фирменного за 4048 руб. От камешков сильно достается капоту, он весь в мелких сколах, однако никаких следов ржавчины после трех зим обнаружить не удалось. Самостоятельно разобралн н почистили основательно загрязненный «слоеный пирог» из интеркулера, конденсора и раднатора турбонаддува, потратившись на охлаждающую жидкость, - перестал греться мотор при буксировке каравана на подъем.

У «Фокуса» изначально под защитой двигателя было всего 132 мм, тепере пружны устали – осталось лишь 110 мм. А с упитанным водителем и того меньше – езжу особенно осторожно



РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ

FORD FOCUS 1,8 TDCi (0-110 000 KM)	
Статья расхода	Leun, pyű.
Автомобиль (турбодизель 1,8 л, комплектация Comfort, цена 2006 года)	487 087
Дополинтельное оборудование	28 680
Расходы на содержание	209 490
TO-20 000	2674
T0-40 000	6746
T0-60 000	11 927
TO-80 000	14 655
ТО-100 000 (выполнено самостоятельно)	2904
Зимние шины и диски	20 800
Летние шины	16 000
Колесные коллаки	3284
Ламлы фар (6 шт.)	880
Задние амортизаторы (2 шт.)	6270
Щетки стеклоочистителя (6 шт.)	4790
Стекло двери	1800
Охлаждающая жидкость (2×5 л)	760
Дизельное топливо (средний расход 5,7 л/100 км)	116 000
Стоимость 1 км пробега <sup>9</sup>	

вез учета цены автомовили и оснотительного оооруговиних

	2000 KM	110 000 KM
Разгон 0—100 км/ч, с	12,0	12,0
Максимальная скорость, ки/ч	183,6	185,5
Эластичность, с:		
60-100 km/4 (IV)	8,1	8,2
80-120 KM/4 (V)	12,0	12,8
Выбег, м:		
120-50 KM/4	1452	1643
50-0 KM/4	639	740

н раздумываю, как увеличить клиренс, но это уже тема отдельной статьи. Повод для другой дала недавияя и весьма отасная поломка: при смене колеса под «Фокусом» сложился домкрат и машина рухнула на землю (о нашем расследовании этого ницидента читайте в ЗР, 2009, № 6).

Чтобы таскать упомянутый жилой прицеп, оборудовал машину тяговосцепным устройством «Бринк» ступинского предприятия «Трейлер». Фаркоп обощелся лишь в 4300 руб, против 9717 руб. за оригинальный. Плюс 6980 руб. за злектрнку - мультиплексная проводка требует спецнального адаптера. Впрочем, это оборудованне необязательное и на рекордно инзкую стонмость кнлометра пробега - всего 1,90 руб./км! - не повлняло. И даже с учетом потери стонмости автомобнля - 107 тыс. руб. за 110 тыс. км («Фокус», купленный за 487 тыс., сегодня можно продать примерно за 380 тыс.) итоговый показатель увеличивается лишь на рубль, до 2,90 руб./км.



## Американская грамота

Генналий Емелькин, Фото: Александо Кульнев

CHEVROLET NIVA 2009	
Изготовитель	

предыдущей модели - «Шевроле-Нива» 2008 года выпуска - мы последний раз рассказали в февральском номере ЗР за 2009 год. когда ее пробег достиг 20 000 км. В начале июня у нас ее сменила обновленная молель, выполненная в едином стиле компании «Шевроле», что греха таить, живо напоминающая «Шевроле-Каптива». К этому времени прежний автомобиль, не особенно докучая капризами, преодолел еще 12 тыс. км. Банально захандрил датчик положения дроссельной заслонки: на холостом ходу обороты коленвала не опускались ниже 1500-2000. Дело привычное заменили. Лопнул расширительный бачок

системы охлаждения - заметили вовремя, поставили новый. В очередной раз начало полтекать масло из заднего моста через сальник редуктора - и с этим справились. Все это для российского автолюби-

теля, готового и к более тяжелым ударам судьбы, мелочовка!

Теперь о первых впечатлениях после пробега 3000 км. По мнению некоторых коллег, «каптивация» «Шниве» явно к лицу. Очень хорошо смотрится пластиковый обвес, окращенный в цвет кузова, - он как бы сделал машину более плотно сбитой. Но и практической пользы немало: накладки на порогах, прикрывающие нижние кромки дверей, как и было обещано конструкторами, не позволяют комьям грязи скапливаться на уплотнителях. Другие детали тоже не только украшают, но и защищают машину.

Хороши новые фары. Правда, и на прежние грех жаловаться - даже с одной исправной можно было смело ехать по неосвещенному проселку. Но слабые тени в нижней части светового пучка все-таки кого-то раздражали. Что же, новая оптика с линзой ближнего света избавилась от этого недостатка, светотеневая граница стала еще четче, да и зона освещения правой обочины расширилась.

В салоне теперь чуть тише. Благодарить за это нужно не только новую шумоизоляцию, но и шины фирмы «Континенталь», которые играючи проглатывают мелкие неровности и стыки асфальта. Релинги на крыше, рассекая воздух, не донимают, как это у многих бывает, заунывными песнями.

Новый руль вполне удобен. Оптимально подобраны шероховатость поверхности и толщина обода с углублениями под пальцы - руки не устают. Наружный диаметр баранки чуть меньше прежнего, но читать показания в комбинации приборов она не мещает. Розетку прикуривателя сместили не зря - теперь в движении можно подзарядить телефон. Но вот расположить по соседству джойстик управления электрозеркалами, думается, не лучшее решение: к нему приходится тянуться. Впрочем, если автомобилем распоряжается лишь один человек, эту процедуру вряд ли придется часто повторять.

Отечественные щетки стеклоочистителя явно отстали от космических технологий - и по-прежнему не любят контакта со стеклом: скачут по нему, противно пищат, вибрируют. Такая «экономия» на фоне, например, отличных шин выглядит просто нелогично. Исходя из опыта, я сразу заменил эти щетки импортными.

Новый плафон освещения салона гораздо удобней прежних «глазков», к тому же включавшихся с неприятным шумом. А в придачу - емкий очечник с мягкой прокладкой, оберегающей линзы. Здесь умещаются очки не только с прямой, но и с изогну-

### РАСХОЛЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЯ «ШЕВРОЛЕ-НИВА» 1,7 GLC (0-3000 км)"

Содержание	7825
В том числе бензин**	5875
TO-1***	-
Моторное масло (4 л), фильтр	1100
Щетки стеклоочистителя	250
Трансмиссионное масло 85W140 (2 л)	600
TOWNSON THE BOOKS	

ем раскойе 10,2 к/100 км и цене 19,2 руп./п

той оправой, но вот в движении они слегка погромыхивают. Не помещало бы дополнительное мягкое покрытие внутренних стенок.

Из обещанных заводом новинок пока еще нет усовершенствованной форсунки омывателя залнего стекла остался прежний «столбик», который легко задеть и даже вырвать при мойке автомобиля либо очистке шеткой от снега. А кнопка на рычаге стояночного тормоза без обещанного хромового покрытия.

Рукоятки рычагов коробки передач и раздаточной коробки самой что ни на есть оптимальной формы, вот только привод KII заводские спецы отрегулировали на скорую руку. При включении третьей и четвертой передач приходилось дополнительно отклонять рычаг в сторону, что крайне неудобно. Больше того, это сопровождалось дополнительными шумами, слышными даже в салоне автомобиля. Похваста-



### НАУКА *<u>Управления цветом</u>*

плект материалов включает в себл:

Тонеры для пригоговления 2X зналей и Базовых покрытий (в тон числе 6 томероз Xirallic"), сопутствующие материалы (лак, отвердитель.

Сиесительную установку, электроиные аесы, карты снешняания пигнентных паст, набор вверов, терную програниу с пецеотурани





щайтесь к дилерам в Вашем регион нтакты на сайте: www.vika-color.ru тел: (4852) 49-27-53, 49-29-41/42/43





 Меняя колодки, обнаружили заводской дефект – порванный пыльник на нижнем поршне.

Штатный домкрат заменили вот этим.
 Мощная винтовая пара исключает возможность поломки.

С новым плафоном свет в салоне ярче прежнего. А рядом нашлось место и для очков.

юсь: дефект мы устраиили за иесколько минут. Сможете и вы. Правда, чтобы ослабить болт кулисы н довериуть рычаг КП, потребуется подъемиик либо смотровая яма.

Другой недостаток КП – повышенши умов при прогретом масле на холостых оборотах. Чтобы утихомирить коробку, заправили се маслом 85W140 производства фирмы «Мотоль». Пум снизился, но полностью этим проблему не решить, ведь причина – в нелочетах механики.

Уже с первах километров пробега раздражали противным инском тормознае колодки с маркировкой ТИИР – причем в расторомоенном состоянии, когда в движении из-за небольшого биения тормозного диска они периодически его касались. Моето терпения хватило на пару тысяч километров – заметило на пару тысяч километров – замеил колодками марки ДАФИИ. А синмая тормозной цилицир, обнаружил поражиный пальник на одном из поршиси – результат неаккуратной сборки мухинумы из авлопе. Коидиционер обиовлениюто автомобиля значительно эффективнее предыдущего. Он блестяще сдал экзамси в ходо посздки в Поволжье, когда температура воздуха снаружи достигала 35°C.

Двигатель с иовыми гидротолкателями в приводе ГРМ был описан в июльском номере. Он работает ощутимо тише, и ие только на холостом ходу, ио и в движении под иагрузкой.

Прежние гидротолкатели в горячем состоянин иет-иет да и халтурили, периодически позвякивали. Теперь таких звуков ие слышио.

Штатный домкрат – иной конструкции. Но, на мой взгляд, он неудобен, а это, как известню, делает подъем машним небезопасимы. Возиться с соминтельими устройством – та еще морока. Чтобы в дороге ничего не случилось, я замения его домкратом, давио проверенным в деле.

Как мы уже рассказывали, задиий бампер прежией «Шиивы» при езде по бездорожью полезио защитить, чтобы ои не сломался возле рамки иомерного закас. Новая комструкции, как оказапось, тоже ие избалена от этой напасти — и домается почти в том же месте. В данной стуации, принимая на ссби нагрузку, выручает фаркоп. Но для установки некторах приходится подресать пластик бампера. Ми установкий модеризировацию конструкцию ТСУ производства компании «Трейпер» и этим сохранили недостисть бампера. Кстати, у этого ТСУ электророзетка теперь влагозащищения.

Ну а закончу повествование «одов- руководству по эксплуатации машнинь. Вероятно, печатали его колепую либо мудреная машния зациклилась. Иначе как объясинть, что начииается книжка ие спервой страниты са 33-й, да са 33-й, да потом так и повторяется до конца! При этом толщина руководства соответствует правильной форшорое.

Но даже это ие смогло испортить иашего отношення к новому автомобилю: он действительно стал лучше! 39

## Серооборот

Российский парк автомобилей удивительный: в нем масса моделей, которые никогда не поставлялись в страну официально. В причинах загадочного явления разбирался Максим Приходько.

### ЧЕГО-НИБУДЬ ЭТАКОГО...

При ныиешнем миогообразии моделей авто, предлагаемых официальными лилерами, желающих прикупить что-иибудь ииое, этакое - хоть отбавляй. Есть и возможности. Они возиикают, скорее всего, в результате промашек маркетологов, работающих в штабах производителей. Распределяют: в одии страны направить партии таких-то моделей и в таких-то количествах, на соседние рынки - другие и ровио столькото, но инкак не больше, чтобы все продалось... Но то ли исходную ииформацию им подсовывают ошибочиую, то ли с арифметикой они не в лалах - порой попускают ошибки. Которые и становятся иеиссякаемым источником доходов для дилеров, именуемых в народе серыми. Не в стороие от этого бизнеса автосалоны, специализирующиеся на продаже автомобильного секонл-хэнла. К иим-то и валят поклонники иеординариого.

### СИЛЬНЕЕ, ВЫШЕ, НИЖЕ!

Если бы заокеанские стратеги тшательиее изучили удивительный менталитет российского покупателя, иаверняка скорректировали бы модельный ряд, формируемый для иашей страны. Не удивлюсь, кстати, если после большой череды баикротств и смены хозяев у некоторых марок так и произойдет... Однако для начала определим, что такое автоэкзотика.

В большиистве случаев речь ие о чем-то вычуриом. Зачастую в тех же США можио найти для отправки в Россию популярные версии известиых автомобилей с моио- или полиым привопом, а также более широким, иежели у иас, выбором коробок передач и моторов. К автомобилям категории «из ряда вои» можио отнести множество пикапов, которые в Америке сдержанио именуют среднеразмериыми. Это не те китайские перепевки япоиских пикапов иачала 80-х прошлого века. Настоящий «Полж-Рэм» - вот вещь для тех, кто поиимает! И то сказать, иметь в личиом пользовании авто размером с КамАЗ разве не экзотика? На втором месте миогочислениые вэны и джипы. О «Додже-Караваи» миогие из наших «повернутых» гигантоманов готовы слагать легеиды, однако приобрести его могут только из-под полы. И, скажем, ии одии из российских дилеров «Хоиды» ие сможет вам продать «Хоиду-Элемент», как бы ии хотел. Найдите еще автомобиль с вседорожными повалками и «по пояс» в иеокрашениом пластике!.. Хотите настоящего бойца, способиого совладать с нашими горе-дорогами? Будьте любезиы: «Леид Крузер 78»! Цена - 1 мли. 900 тыс. рублей. Для справки: ближайший достойный джип из тойотовской гаммы, продающийся у официального дилера, - «Ленд Крузер Прадо». Его цена тоже в районе 2 мли. рублей. Но сколько их бегает по улицам наших городов, этих «прадо»! А с 78-м вы такой будете одии. Ну или почти одии... Не забудем и о ра-













1. «Форд-50». Трехлитровая «шестерка» мощностью 203 л.с., полный привод, всевозможные злектрорегулировки всего и вся. И на дороге «не как все». Цена в России от 500 тыс. рублей.

2. «Крайслер-Пасифика». На наших дорогах встречаются как передне-, так и полноприводные варианты. Полный привод - с мотором объемом 3,5 л, монопривод комплектуется 4-литровым мотором. Машины 2007 г.в. без пробега по РФ стоят от 1 млн. рублей. 3. «Тойота-Фортунер». Постоянный полный привод, понижающий ряд передач плюс роскошное убранство салона этого авто -

за какие-то 1,3 млн. рублей. В активе «японоамериканца» весьма достойный двигатель в 175 сил. Машины 2009 г.в. стоят примерно 1,8-2 млн. рублей. 4. «Додж-Рэм», Именно на такой машине

техасский рейнджер Чак Норрис! В России серые дилеры предлагают как турбодизельные версии мощностью 245 л.с., так и топовый 500-сильный мотор объемом 8 л. Средняя цена за грузовик 2005 года колеблется от 1 до 1,5 млн. рублей. 5. «Смарт Родстер-Купе», Скромный всего 0,7 л - объем двигателя, помноженмиллиона рубликов. 6. «Тойота-Ленд Крузер 78», Настоящий боец, который так не похож на современные вседорожники. Рядная дизельная «шестерка» в 129 «лошадей» унесет 13 (!) седоков куда те захотят, ибо по вседорожным качествам машина сродни небольшому танку. Цена вопроса от 1,9 млн. рублей.

финированиой автоэкзотике (в первую очередь имею в виду гибриды и микролитражки типа «Смарта»).

Более всех в экспорте автомобилей, попадающих на наш рынок в обход официального дилера, ныиче преуспели продавцы, которые кормятся с рыика США. Самый большой авторынок планеты ~ поставщик весьма интересиых моделей. Скажем, «Форд-50» в наших фордовских автосалонах не стоит и искать. А официальный дилер «Тойоты» не воплотит в жизиь вашу мечту о новой «Тойоте-Фортунер», но помогут ей осуществиться неофициалы: они готовы поставить такие авто (и ие только такие), причем новые! Далее все как по маслу - тот же официальный дилер с удовольствием обслужит «серую» машииу на своей территории. «Едииствениая сложность придется долго ждать кузовные запчасти, - говорил мие мастер-приемщик официального тойотовского сервиса. -Со всем другим затрудиений никаких».

В основном ой не солгал, хота в его завречин серьте и неское дукавство. При скожем конструктиве моделей отличия между инима все же сушествуют. Автомобили, произведенные в США и Канаде, не пройдут нашу сертификацию, так жая эти страны, в отличие от России, не входят в число полдисантов Женекого остлащения 1958 года. В первую очередь не пройдут по части светотежных

### ГУРМАНЫ, ДЛЯ ВАС

Сбытовая политика фирм-производителей строится, помимо прочего, и на том, чтобы развести машины одного сегмента по разным рынкам - дабы предупредить саму возможность конкуреиции «близких по духу» автомобилей собственного производства. У той же «Тойоты» «ленд крузеров» каких только иет, однако у региональных дилеров их ассортимент строго регламентирован. «Если оценить модельный ряд автомобилей «Тойота» на российском рынке, то станет понятно: в каждом популяриом сегменте представлены модели, которые пользуются спросом», - комментирует ситуацию представитель компании «Тойота» в России Татьяна Русакова. Но строго регламентированный перечень моделей сродни меню ресторана быстрого питания. Хотите что-то повкуснее? Заказывайте в другом месте. И гурманы заказывают оттого и поддерживается устойчивый спрос на американские клоны «Лексуса», «Вольво», «Мерседеса», а также на те машины, которые никогда не фигурировали в европейских прайс-листах.

Да и цены на такие авто зачастую куда привлекательнее официальнодилерских. Продающийся по обе стороны океана новый «БМВ-Х5» с 3-литровым бензииовым мотором иа 53 тыс. 2 долларов дешевле, чем аиалогичный в России. А «Форд-Мустанг» с 4-литровым мотором, икоиа американского авторыика, стоит и вовсе от 20 тыс. все тех же долларов, Правда, там, Здесь растаможить такой аппарат стоит очень много тысяч, ио уже рублей. Однако встречаются, разумеется, исключения: полиоцениый вседорожник «Тойота-Фортуиер» с 3-литровым мотором и семиместиым салоном, выпушенный в 2008 году, доступен по цене европейского кроссовера - за 1 млн. 335 тыс. рублей. Это ли не экзотика, пусть и с оттенком серого?

Все иормальные люди, как водитси, принимают пищу в столовой, а ие в спальне. Следуя этой логикс, автомобили следовало бы приобретать исключительно у официальных дилеров. Но покупатель, обративниес к ини, зачастую ие может удовлетворить все соли чаминя, вот и «ндет на сторому», А здесь и «красотки» попривлекательиес, и цення церсих божеские. Автопроизводители не возражают – прибыль примосят оба варианта.

Водражают другие. Периодически разлакого, призывы ГИБД создать условия, ограничивающие хождение в России ченофициальных- машии. Однако покупателя эти путалык ие азстращали. И серьих диперов тоже – они прекрасно изучили Таможсиный ресстр, а этот закомодительный акт запрещает возоцть лишь контрафиктив й томар.

Логику запретительных поползиовений можио проследить. «Автонечто» серые дилеры растомаживают по ставкам, принятым для физических лиц, а они существенно ииже тех, что устаиовлены для юридических. Вот казиа и теряет, рассуждают радетели госинтересов... Давайте взвесим. «Серые» машины ввозили, ввозят и будут ввозить. иа этот случай и установлены таможенные тарифы для частников, так что потери, поскольку они предусмотрены, вовсе ими ие являются. Если сложилось так, что объем растаможек подобного товара приобрел оптовые масштабы. тогда применяйте оптовые же тарифы. а то и штрафы сверх того. Но в вероятиость лавииообразиого потока ввозимой автокзотики трудно поверить, статистики же на сей счет не существует. Ну и какая беда в том, что кому-то чегото хочется и можется?





## Звездный бродяга

Этот автомобиль создавали для того, чтобы он стал одним из ярких светил в модельной линейке «Форд», ведь продажи планировали на самых важных для автоконцерна рынках. Европейцы узнали новинку как «Маверик», американцы – как «Эскейп» и «Маринер», а японцам предложили «Мазду-Трибьют». В звездное небо вглядывался Максим Гомянин. Фото автора и «Форд».

### АМЕРИКАНЕЦ И ЯПОНЕЦ -БРАТЬЯ НАВЕК

Первый «Маверик», в переводе с английского «бродяга» или «вольнодумец», был, по сути, чуть измененным «Ниссаном-Террано 2». В 1993 году обе модели сошли с конвейера завода в Барселоне. Однако СП «Форд-Ниссан» не принесло ожидаемой выгоды, и компанни решили разойтись миром. После развода американцы пошли своей дорогой, но от иден совместного проектировання не отказались.

Так в 2000 году на автосалонах в Женеве и Летройте дебютировал «Форд-Маверик» (в США модель узналн как «Эскейп», «вызов» по-английски), разработанный в сотрудничестве с компанией «Мазла».

Автомобиль получил несущий кузов, независимую подвеску всех колес н клиренс в 190 мм, вполне достаточный, если не меснть грязь на совсем уж суровом бездорожье. Еще один плюс багажный отсек объемом 935/1793 л, один из лучших в классе на тот момент. Японцы же слегка изменили внешность новники и под именем «Трибьют» начали продавать ее в Штатах и у себя

Выбор двигателей был невелик: 2-литровый Zetec мощностью 127 л.с. (лефорсированная версия 130-сильного двигателя для американского «Эскорта») и V-образная «шестерка» Duratec в 200 л.с. Младший работал с 5-ступенчатой механической КП и передини приводом, а самый мощный предлагали с 4-ступенчатым автоматом и полноприводной трансмиссией Control Track 2 разработки японской фирмы Toyoda.

Азнатские ниженеры применили орнгинальную схему подключения задних колес. В обычных условиях «Маверик» переднеприводный, но при пробуксовке часть мощности перебрасывается на заднюю ось через редуктор н



- Американский «Форд-Эскейп» выделяют бамперы.
- «Меркьюри-Маринер» (название модели в переводе с английского означает «моряк») был представлен на автосалоне NYIAS 2003 в Нью-Йорке. Машина предлагалась только с автоматом.



 «Форд-Маверик», официально поставлявшийся в Россию, предлагали с окрашенными в цвет кузова бамперами и ручками дверей, а также оснащали 16-дюймовыми колесами.



многодисковое сцепление Rotary Blade Coupling.

На панели приборов автомобилей до 2004 года выпуска находится переключатель режимов трансмиссии с двумя положениями - Auto и 4x4 Lock. Переведя переключатель во второй режим, получаем постоянный полиый привод с распределением крутящего можента 50:50.

В самой боджетной комплектации XIS замериканеть предлагалос с комплционером, СD-магнитолой, подушками безопасности водителя и пассама, ми безопасности водителя и пассама, ми безопасности водителя водителя по выкоге, эмектростеклопоремиики, таніевый салон и легкосплавные коно было заказать кожаный салон, боковен подушки безопасности, АВК только с двитателем 3,0 п в комплектации XLTI, систему распределения тормоных усилий и диски 16°. В России официалы наман продвать водель в 200 стом; ман продвать водель в 20

### ВСЕ ЛУЧШЕЕ - СВОИМ

Объемы продаж моделн в 2003 году составили 181 тысячу машин. Из них 175 тысяч было продано в США и только 6 тысяч – в Европе. Так что рестайлинговый «Маверик», появившийся в 2004 году, разрабатывался с прицелом на американский рынок.

Машине освежили светотехнику и бамперы, рычаг селектора автоматической KII по-европейски разместился на тоннеле; дисковые тормоза по кругу н ABS вошлн в базовую комплектацию. «Младший» двигатель прибавил в объеме (с 2.0 до 2.3 д) и мошности (со 127 до 150 л.с.), а также обзавелся балансирными валами, снижающими уровень вибраций на 20%. Применение алюминия сделало его на 18 кг легче. Трехлитровый мотор добавил 3 л.с. (стало 203 л.с.) н перешел с Евро III на Евро IV. Появилась возможность заказать автомобиль с 2,3-литровым двигателем, работающим в паре с 4-ступенчатым автоматом.

## ABTOPЫНОК КОМПЛЕКТАЦИЯ FORD MAVERICK (2000-2007)



риканская «кочерга» под рулем выдает автомобиль, выпущенный до 2004 года.



После 2004-го селектор АКП размещается на центральном тоннеле.



Салон «Меркьюри-Маринер» предназначен для избалованного комфортом американского покупателя.

На торпедо нсчезла кнопка принудительной блокировки привода, теперь за это отвечала новая система Intelligent 4WD System, автоматически выбираюшая степень пробуксовки колес и добавляющая часть крутящего момента от лвигателя на залнюю ось.

Изменились н приборы. Если до рестайлинга белым цветом были выделены все четыре циферблата, то теперь в комплектациях XLS и XLT указателн температуры н запаса топлива стали черными. В версии Limited белые «блюдца» остались, как н в поставлявшейся в Россию XLT.

фордов-На местном рынке ны предлагали еще и люксовый вариант своего глобального паркетника -«Меркьюрн-Марннер». Его собирали на заволе в Эвон-Лейке, штат Огайо. От «Мавернка»/«Эскейпа» он отличался более богатым оснащением и формой пверных панелей. Кстати, точно такие же получили и праворульные «эскейпы», идущие в Японню.

В России «Маверик» предлагали лншь с полным приводом, в единственной комплектацин XLT, которая была схожа с заокеанской Limited: у обенх люк с электроприводом, а также крашенные в цвет кузова бамперы и моллинги.

## СКРЕЩИВАНИЕ ВИДОВ

В начале 2005 года американцам была предложена модификация «Эскейпа» с комбинированной силовой установкой. Так к названию добавилось слово Hybrid. Автомобиль получил тандем из 2,3-литрового 135-сильного бензинового мотора и электродвигателя в 95 л.с. (70 кВт). Суммарная мощность, которую передавали оба мотора через бесступенчатую механическую передачу CVT с электронным управлением, - 157 л.с. Новый двигатель обеспечивал машине умеренный аппетнт - около 5,9 л/100 км при городской эксплуатации, а на одном баке можно было проехать до 800 км. Интересно, что на скоростях до 40 км/ч машина двигалась только на электротяге. Гибрид предлагался как с переднеприводной, так и с полноприводной трансмиссией.

В США такой же мотор получил и «Меркьюрн-Маринер Hybrid»; в Европе продавался «Форд-Маверик Hybrid», а японским покупателям предложили «Мазду-Трнбьют Hybrid». Что касается «японца», он также продавался и в США. Россию гибриды обощли стороной. Правда, единичные экземпляры все же встречаются на вторичном рынке.

## НАША СПРАВКА

Базовая комплектация XII с двигателем 23 л и МЯП, поставлявающью за Россию, – это паневая отделка сидева Россию, – это паневая отделка сидений, ричая регулировая водителировая водительного, а магнитол, поддажения, за рух направлениях, СОстеклоподъемники, наружные зерваматичного, поддажения, наружные зерванае с рекстроильным за съвстворноводью урих с измежения, на съвстворноводью урих с измежения с сис 16°, полюзованерое заграсие с сис 16°, полюзованерое заграсие сис 16°, полюзованерое заграсие ры и мождения № SE, EBD. EBR (системной, ры и мождения образованство полющения при экстренном горымовения), на думене штомого фозованство.

Дополнительно к базовой комплектации: кожаная обивка сидений, круиз-контроль, электропривод водительского сиденья, обогрев передних сидений, обтянутый кожей руль.



В 2003 году продажи «Форда-Маверик» стартовали в Китае. Автомобиль предлагали во весх 26 диверских центрах «Форда» в 18 городах КНР. Китайцам адресовали модель в комплектации Limited, с 3-литровым V6, полным приводом и автоматом.

Японский покупатель узывл «бред дагу» под имегами «Эскейт» и «Мада-Трибьот». В Страме восходящето солны «Американеть продвавлек в трек комплектациях – XLT, XLT Sport и XLT Limited. Внешне праворувано-З'скейть можно отличить по дополнительному зерьалу задието вида, повторителям поворотов в зерькаль, массивной решетке радиатора и иной, нежени у европейским версий, форме бъзнеров.

Редакция благодарит Клуб владельцев «Форд-Маверик» (www.maverickclub.ru) за помощь в организации съемок.

Гибридный силовой агрегат мощностью 157 л.с. – самый экономичный в линейке.





- Приборная панель «американцев» до (слева) и после рестайлинга. После 2004 года указатели температуры и уровня топлива стали темными.
- Шкалы российского «Маверика» все сплошь белого цвета, у заокеанского «Меркьюри-Маринер» они выполнены в темных тонах.



В интерьере японского варианта «Эскейпа» многое взято у «Меркьюри-Маринер».



НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ FORD MAVERICK

Регион	Двиг		KIT	flormoa*	Особенности	. Орментировочны
Permi	2000-2004 rr.	2004-2007 rr.		привод.	Особенности	цены, руб.
Россия	2,3 16V, 127 n.c. 3,0 V6, 200 n.c.	2,3 16V, 150 n.c. 3,0 V6, 203 n.c.	MS A4	4×4	только полноприводная модификация	
Европа	2,3 16V, 127 n.c. 3,0 V6, 200 n.c.	2,3 16V, 150 n.c. 3,0 V6, 203 n.c. Hybrid, 157 n.c.	M5/A4 A4 A4	П 4×4 П/4×4	в Европе известен как «Маверик», более жесткая подвеска и острый руль	дорестанлинговый «Маверик»
Америка	2,3 16V, 127 n.c. 3,0 V6, 200 n.c.	2,3 16V, 150 n.c. 3,0 V6, 203 n.c. Hybrid, 157 n.c.	M5/A4 A4 A4	П 4×4 П/4×4	в США известен как «Эскейп»; комплектации XLS, XLT, Limited; продвется и люксовый «Меркьюри-Маринер»	можно купить на вторичном рыни за 370—540 тыс. руб автомобиль после 2004 года стоит от 51 до 800 тыс., гибрид от 700 до 800 тыс. ру
Азия	3.0 V6. 200 n.c.	3.0 V6. 203 n.c.	A4	4×4	«Форд-Эскейл» и «Мазда- Тоибылт» с позвым	

расположением руля

\*П - переднии привод, 4×4 - потных привод



### УЛИЦЕЙ ЕЩЕ НЕ ИСПОРЧЕНЫ

Понятно, почему остановили внимание на продукции АВТОВАЗа: это крупнейший поставшик российского авторынка. А «Калина» - самое современное его детище. Выбирали испытуемых абсолютно произвольно - практически новенькие машинки на первый «послеродовой» контроль предоставили наши читатели. Критерии отбора на сайте www.zr.ru были такие: требуется «Лада-Калина» с кузовом любого типа, в любой комплектации, приобретенная не ранее месяца назад, с пробегом ло 1000 километров. В наше распоряжение попали три машины, не успевшие нахватать эксплуатационных дефектов. Диагностику осуществляли специалисты Центра технической экспертизы НАМИ.

### И ТОМОГРАФ ПОЗАВИДУЕТ

По сравнению с тем, что проделали эксперты, страшный и ужасный инструментальный контроль - баловство. Точнейшими приборами спецы проверили кучу параметров: оценивали равномерность зазоров и толщину дакокрасочного покрытия кузова, трясли машинки на подвесочном стенде и загоняли их на барабаны, измеряли шумность, чистоту выхлопа, температуру кипения, плотность эксплуатационных жидкостей, инспектировали подвески, рулевое и тормоза, контролировали регулировку света фар, светопропускание стекол... Выполнили 106 технологических операций с целью оценки основных эксплуатационных свойств и еще несколько десятков не самых главных. Да, въед-



## BA3-11183 1.6

ип кузова: седан омплектация: «Норма» **ГОД ВЫПУСКА. ПРОБЕТ: 2008, 980 км** 

**LIEHA: 240 000 pv6 ДАТА ПОКУПКИ:** май 2009 дилер: «Ростокино-Авто»

BRABEREU: ИМОНОВ Виктор Петрович

## BA3-111730 1,6

ТИП КУЗОВА: унивеосал **КОМПЯЕКТАЦИЯ:** «Норма» **ГОД ВЫПУСКА, ПРОБЕГ: 2009, 1025 к.** 

**ЦЕНА:** 254 000 руб. дата покупки: май 2009 ДИЛЕР: «Автокей

RRABEREU САТУПА Алексей Алексеевич



ливо, но владелец имеет право знать предельно полно, что представляет собой его ценность сейчас и чего ждать от нее вскоре.

## ПАРАЛИЧ ТОРМОЗА

Звонок владельца машины № 1: «Приехать не смогу - двигатель кнпнт. Ищу ближайший автосервис». На наше счастье, мастер в том сервисе сразу сунул руки под корпус воздушного фильтра и привычным движением застегнул кое-как вставленные на конвейере друг в друга половинкн разъема электровентилятора системы охлаждення. Потратил на устранение дефекта (первого нз обнаруженных) 10 секунд.

Когда владелец этой «Калины» по нас добрался, машинка во многих отношеннях показала себя молодцом. Незначительный (1 м/км) боковой увод передней оси вполне укладывается в допуск. Обнаружили повышенные (в сравненин с наблюдавшимися у прочих испытуемых) вибрацин и шум. Не уложилась в норматив тонировка стекол, однако это на совести владельца. Но вот вылезло то, за что инспектор ГИБДД, будь он среди нас, предложил бы поставить к стенке: ненсправны тормоза. Да еще как неисправны! Заднее правое колесо ни на педаль рабочей системы, ни на ручник не реагировало... Когда владельцу доложили об этой неприятности, тот от испуга побледнел и окаменел.

### ну, фары косят...

Чем старше, тем лучше - эта закономерность, присущая созреванню вина, на автомобнли вроде не распространяется. Однако наша экспертиза чуть лн не доказывает обратное: седан, сошедший с конвейера в прошлом году (и купленный новым уже в нынешнем), единственный из тронцы оказался близок к эталону. В «рай» попасть помешала сущая ерунда - неотрегулированный световой пучок и отсутствие резиновой втулки шланга омывателя ветрового стекла в отверстни моторного щита. Прочие обнаруженные недостатки эксперты НАМИ великодушно отнесли к разряду благопрнобретенных, которыми автомобили наделили «няньки» новорожденных «лад». Отсоединенной нашли колодку с проводом от датчика аварийной лампы давлення масла, но это, вероятнее всего, грех установщиков сигнализации. Разъем бензонасоса был насмерть залеплен «Тектилом» - то расстарались дилеры...

Отенд верки шасо



Экспертиза после первой тысячи верст практически не оставляет сомнений: неработающие тормоза правого заднего колеса «калин» - повторяющийся врожденный дефект. Отозвать машины на контрольный осмотр в фирменные автосервисы, оповестить пользователей о неприятности и ее возможных последствиях - обязанность производителя и дилеров. И устранять дефект обязаны они, а не владельцы.



Зазоры в подвеске на слух IN HA OHIVE





### «Лада-Калина» BA3-111740 1.4

ВЛАДЕЛЕЦ: ПЕРОВ Андрей Викторо

ТИП КУЗОВА: универсал **КОМПЛЕКТАЦИЯ:** «Люкс» **ГОД ВЫПУСКА, ПРОБЕГ: 2009, 870 к LEHA: 322 000 pv6.** ДАТА ПОКУПКИ: май 2009 ДИЛЕР: «Автокей»



### АВТОРЫНОК КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА



Толщину лакокрасочного покрытия измеряют магнитным толшиноме DOM.

- это не подзорная труба, а прибор для проверки технологических жидкостей.
- Экспертов удивило отсутствие шумопоглощающей крышки двигателя, ведь шпильки для ее установки предусмотрены.









Беговые барабаны позволяют измерить работоспособность тормозов, включая разницу тормозных сил по осям.



 Чувствитопьиый датчик, закрепленны на ноге испытателя, определяет усилие на педали тормоза.



Последствие установки сигнализации мастера забыли надеть разъем датчика давления масла.

### **УРОДСТВО ФАМИЛЬНОГО ГЕНА?**

У третьего авто, оснащенного куда богаче, чем другие «калины», новых дефектов не обнаружили, все в пределах уже известного перечня. Ну ладно - разрегулирован пучок света фар. Но ведь снова не работают тормоза, и на том же правом заднем колесе! Такого мы не ожидали: неисправность системы, в первую очередь ответственной за безопасность людей, оказалась неслучайна! Дефект системный тут уж не до блеска покрытия или качества пластика: быть бы живу.

Ни один ведущий производитель автомобилей не избежал безрадостных хлопот, связанных с отзывом продукции для устранения серийных дефектов. Но на «их» машинах это чаще случается изза мелочей. Наши на мелочи не размениваются то рудь отказывается повиноваться хозяину (ЗР, 2008, № 12), то тормоза...

Причина напугавшего всех нас дефекта тормозов до смешного проста: при сборке механизма колодки оказались в положении, слишком далеком от рабочего. А механизм их автоматической установки не сработал из-за низкого давления тормозной жидкости - в начальный период эксплуатации инструкция рекомендует избегать резких торможений (впрочем, аккуратный по натуре водитель может не прибегать к ним очень долго). Как избавиться от огреха? Очень просто: стоило эксКонтрольный прибор помогает оценить правиль ность регулировки света фар.



Для измерения зазоров рулевого механизма используют люфтомер.



С помощью шумомера изме ряют громкость звука как снаружи, так и внутри автомобиля.

Ржавый налет на рабочей поверхности барабана – сигнал о неисправности тормозной системы.



перту несколько раз сильно, до упора выжать на педаль, все тут же пришло в норму (разница тормозных син на задней сои третъей протестированной «Калины» сокративась с 78 до 2%). Ни на заводенительное и должно подготовки у дилера попросту пнуть педаль могой не догалинсь. Звучи как-то извишительно — »не догаланись. Звучи как-то извишительно — »не догаланись. Звучи как-то извишительно — эне догаланись, звучи как-то извишительно — эне догаланись, за речь идет о жизни и здоровье догожно дейскопь скоро дефект, как мы убедлинсь, повторяющийся, операцию с усилием качать педаль тор-моза- следует процисать в техноогической карте—скелете генетической решетки «калин».

Не слициком из тажкие патологии для, в об-

щем-то, молоденьких машин?

## Как купить аккумулятор раз и НАВСЕГДА?

## Используй свой шанс!

И настанет Твой День, когда ты последний раз заплатишь за аккумулятор...

узнай больше на сайте www.moratti.ru



Мунгалов Константин Валентинович, г. Иваново

День, когда он последний раз платил за аккумулятор.



# На прокачку

Восемь образцов электробензонасосов для «Волги» и «Газели» испытали Михаил Колодочкин и Александо Шабанов.

алача бензонасоса впрыскового мотора - накачать в топливную рампу бензин и созлать там лавление, необходимое для надежной работы форсунок. При этом он должен спокойно переносить перепады напряжения бортовой сети: от очень низкого - 6 В, которое может выдать полуживой аккумулятор при пуске, до экстремально высокого - 18 В (вдруг регулятор напряжения откажет!). Само собой, насос обязан служить долго н надежно, а также сохранять работоспособность, кратковременно поработав без топлива.

Проверку ресурса насосов и их всеядности мы отложили на потом: полго и порого. Все остальное постарались оценить в режиме прямого сравнення: в одних и тех же условнях, на одном и том же топливе и, естественно, по единой программе испытаний. Изготовили установку, нмнтирующую топливную систему впрыскового мотора, обеспечнв доступ ко всем ее элементам.

Решилн сначала зафиксировать максимальное давление, развиваемое каждым насосом при полностью закрытой рампе, а заодно проверить их электрические параметры. Замерили объемную производительность насосов при разных напряжениях, сняли напорно-расходную характеристику, то есть зависимость производительности от противодавления в рампе. Под конец полностью убрали противодавление и измерили полный расход топлива при 6 н 13,5 В.

Кто там говорил, что все насосы одинаковы? Показатели максимального давлення при полностью закрытой рампе разбегаются чуть ли не вдвое: от 9,0 бар у Ween до 5,2 бар у представителя Старого Оскола - СОАТЭ, того, что подороже. Мощность, забираемая из сети электропитания, разнилась столь же значнтельно, причем в этом рейтинге испытуемые расположились в обратном поряд-







ке: самым непрожорливым оказался насос на Старого Оскова, а наибовыную мощьють потребияли Ween и «Цитрои». Под напряжением 6 В практически отказался работать насос СЕТ, все остальные с этим испытанием справились и функционировали виолне устойчию.

По производительности при рабочем противоданении (при различном напряжении) насожа сразу разденились на песколько групп. В первую - с умеренным, но внолне достаточным показатожен 130...140 л/ч - попали Вожећ, аТЗ и Регbrug. Вторам группа - мощиме пасосы Went и «Цитрон», у которых производительность превымаля 150 л/м (правды, пеной отбора большей мощности). Третля - насоса - дравительно пебольшой, 110 л/м и меняне, производительности: СЕТ и «Старай Сохол». Заметим, что при 6 В насос АТЗ тоже еле шелестел (от каж следует просывалает ятомы с 10 В).

Pierburg

А что лучше - большой расход (то есть производительность) при большой мощности, отбираемой у энергосистемы автомобиля, или умеренный, но постаточный расход при сравнительно небольшом напряжении? Типичная задача на оптимизацию! Мы оценили удельные расходы на единицу мощности ЭБН, поделив средние расходы, замеренные по напорно-расходной характеристике, на средние мощности. Полученные данные, на наш взгляд, характеризуют степень совершенства конструкции - естественно, с учетом ограничений по минимальному расходу и давлению. И тут на первое место вышел Bosch. За ним -Ween и «Цитрон». Худший результат, увы, у отечественного насоса из Старого Оскола. Жаль...

А если бензин кончится – что будет с насосами? На источнике питания выставили 13,5 В, после чего крутили насос пасухую в течение 120 с, наблюдая, как меняется сила тока, в оценивая внутренние потери насоса. А дальше – снова подключали топливо, прогоняли через насос литров десять бензина, чтобы как следует охладить его, и опять снимали данные полного расхода.

ли данные понного расхода.

Гланный результат: ин один ивсос не сторен! Однако развиве агрестаты огредновати на мештатирую сттумацию поразволужения для данный образовать на мештатирую сттумацию поразволужения для данный образовать на печапутах с 13 до 23 д, а вог в СЕТ и Ween 
с сплой тока вроце ничего и не производительности после пытам больше всего потерял самый 
мощный – Дитроно.

Выводы? На наш взгляд, дешевые «Цитрон» и Ween оказались куда симпатичнее намного более дорогих насосов Pierburg. Более подробные комментарии – в таблицах.

## Тройной разброс цен не соответствует реальной разнице в качестве.

ПАРАМЕТРЫ ЭЛЕКТРОБЕНЗОНАСОСОВ В СЕРИИ ИСПЫТАНИЙ НА «ЖИВУЧЕСТЬ»

		Па на разл	раметры раб ичных стади:	оты ЭБН іх испытаний			-
	1	10 испытаний			юсле испытан	mi	ć
Марка ЭБН	Ток. А, при 13,5 В с отключенной подачей бензина	Произво- дительность при 6 В, д/ч	Произве- дительность при 13,5 В, д/ч	Ток, А, при 13,5 В с отключенной подачей бекзина	Произво- дительность при 6 В, д/ч	Произве- дительность при 13,5 В, л./ч	Среднее изменение произвади- тельности, %
1, Bosch	0,7	87,80	197,80	1,0	85,71	171,43	-9,7
2. Ween	1,3	105,26	232,26	1,3	103,15	229,26	-1,5
3. «Цитрон»	0,8	105,26	237,62	1,1	99,45	198,45	-13,1
4. ATS	1,3	102,85	223,26	2,3	95,23	196,72	-10,5
5. Pierburg	1,2	105,88	209,90	1,6	100,01	194,28	-6,8
6. COAT3	1,1	73,78	156,18	1,1	74,69	156,18	0,4
7. CET	0,7	81,80	172,24	0,7	82,56	173,49	0,8



Не очень любит аварийные ситуации

<b>АРАМЕТРЫ</b>	ЭЛЕКТРОБЕНЗОНАСОСОВ	В РАБОЧИХ	РЕЖИМАХ

				Han	ряже	ние	s 60p	TOBOR	сети,	В		
			6				10		13,5			
Марка ЭБН	Противодавление, бар	Tox, A	Мощность, Вт	Производительность, д/ч	Противодавление, бар	Tox, A	Мощность, Вт	Производительность, л/ч	Протиподавление, бар	Tox, A	Мощность, Вт	Произподительность, д/ч
1. Bosch	2,4	3,1	18,6	19,80	3,5	4,3	43,0	76,43	3,5	4,6	62,1	129,9
3 144	20			1000				03.40				163.00

	յ, ⊑.	100	-	=	=	-		-	-	100	-61	_
1. Bosch	2,4	3,1	18,6	19,80	3,5	4,3	43,0	76,43	3,5	4,6	62,1	129,92
2. Ween	2,5	4,9	29,4	16,00	3,6	5,6	56,0	82,40	3,7	6,0	81,0	152,87
3. «Цитрон»	2,5	4,2	25,2	30,64	3,5	5,5	55,0	95,58	3,5	5,9	79,7	155,52
4. ATS	2,5	4,3	28,2	5,12	3,5	5,5	55,0	72,02	3,6	5,9	79,6	140,63
5. Pierburg	2,5	4,5	27,0	4,39	3,5	5,7	57,0	69,90	3,6	5,7	77,0	143,43
6. COAT3	2,5	3,5	21,0	21,81	3,5	4,6	46,0	61,01	3,6	5,2	70,2	105,50
7. CET	2,5	-	-	-	3.5	4,0	40,0	25,50	3.5	4.1	55,4	88,80

ПРИВЕДЕННАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ЭЛЕКТРОБЕНЗОНАСОСОВ

Приведенная производи- тельность, д/ч- при наприжен 13,5 в					
2,34					
2,22					
2,23					
2,02					
2,16					
1,62					
1,81					

извобательность россчатома ная отно нах раскодов прокачиваемного топочал требляемой мощаности по всем сточкам

### **© OXPAHHUE CUCTEMЫ GODZILA** Ориентировочная цена - 1050-3600 руб. (в зечисимости от модели)



**© СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ** 

(в зависимости от модели)

Ориентировочная цена - от 140 руб.

**ULTRAXTITAN** 

Компания Hyundai выпустила линейку охранных систем, которая включает модели H-SS91, H-SS71, H-SS51 и H-SS31 с различными наборами сервисных функций. При этом даже самая демократичная из них - H-SS31 позволяет автоматически залирать двери при включении зажигания, отдельно улравлять замком багажника, ставить автомобиль на охрану при работающем двигателе. а также прелятствует разбойному нападению с целью угона (функция Anti Hi Jack).

Старшая модель H-SS91, кроме того имеет брелок-пейджер с ЖК-дисплеем, режим турботаймера, обеспечивает постановку на охрану без брелока.

Фирма BERU продолжает колдовать над геометрией и материалом злектродов свечей зажигания: похоже, тут есть еще резерв для улучшения параметров. В новой модели центральный электрод снабжен платиновой накладкой, а боковой выполнен из жаростойкого никель-титанового сплава ло технологии Poly-V. Суть ее в том, что обращенная к центральному электроду поверхность имеет пять острых граней, что облегчает искрообразование. Кроме того, на центральном электроде выполнено кольцо, обеспечивающее коронный предразряд, который также способствует воспламенению топливной смеси, особенно в процессе холодного пуска и прогрева двигателя. Срок службы новых свечей установлен в 60 000 км; это особенно важно для автомобилей с 16-клапанными моторами, в которых замена конструктивно затруднена.

## © ПОТОЛОЧНЫЙ DVD-ПРОИГРЫВАТЕЛЬ VCM-11DX Ориентировочная цена - 23 000 руб.



Компания Soundstream выпустила новый DVDпроигрыватель с монитором для монтажа на потолке автомобиля. ЖК-экран новинки с диагональю 11.2 дюйма имеет разрешение 800×480 точек, VCM-11DX позволяет воспроизводить видеофайлы не только с дисков, но и с других современных носителей; предусмотрены слоты для флэш-карточек SD и универсальный USB-разъем. Mano того, для плеера iPod Video есть специальное гнездо, что позволяет обойтись без соединительных кабелей. Не нужны провода и для передачи звука на штатный ресивер: проигрыватель оснащен FM-трансмиттером. Наконец. можно прослушивать звух через наушники с инфракрасным приемником, не мешая остальным пассажирам.

Не забыли авторы новинки и о дизайне: в комплект входят накладки на корпус трех цветов - черного, серого и бежевого, что позволяет вписать проигрыватель в любой интерьер.

## **В ИНСТРУМЕНТЫ NICHER** Ориентировочная цена - от 20 до 670 руб. (в зависимости от типоразмера)

На российском рынке профессионального инструмента появился этот бренд, принадлежащий тайваньской фирме Niche Rich International Corporation – партнеру сборочных автозаводов США, Германии, Италии, КНР, Англии и Австралии. При изготовлении головок применяется сплав, выдерживающий особо высокие нагрузки, что позволило фирме давать на инструмент пожизненную гарантию. Единственным российским официальным дистрибьютором данного инструмента стала компания «Атланта» – это необходимо знать во избежание приобретения подделок.



### **№ ВИЛЕОКАМЕРА MVR-15D** Ориентировочная цена - 3900 руб.



Фирма Mystery Electronics представила новую автомобильную видеокамеру MVR-15D. Ее главное отличие - в ловышенной чувствительности и быстроте фокусировки. В результате камера лередает на монитор четкое изображение как неподвижных, так и движущихся объектов при любой освещенности. Кроме того, яркие вслышки света, обычно надолго ослепляющие подобные видеокамеры, портят картинку лишь на допи секунды.

В камере использована ССО-матрица размером ¼ дюйма, угол обзора составляет 155°, разрешение картинки – 400 строк, а минимальная рабочая освещенность - всего 0,3 лк. При необходимости возможен зеркальный разворот изображения, удобный при использовании в качестве камеры заднего вида.

## **© НАГРУЗОЧНАЯ ВИЛКА НВ-02** Орментировочная цена - 800 руб.



Эта вилка от ООО «НПП «Орион СПб» сразу выдает свое российское происхождение: сделано неказисто, зато надежно и прочно! Никаких пере ключателей: две нагрузочные слирали, обеспечивающие ток 100 или 200 А, включаются затяжкой контактных гаек с рифленой накаткой. Сами спирали хорошо видны сквозь вентиляционные щели, причем трудно представить, что их можно пережечь - даже если измерять напряжение под нагрузкой дольше разрешенных 5 секунд. Корпус из питамплованной стапи опинкован, но не окрашен, так что и облезать со временем нечему. В общем, надежный рабочий инструмент для проверки аккумуляторных батарей.



## Смиру по нитке

Анатолий Сухов

коло 20% среднего расхода топлива приходится на долю шин, и их производители развернулн настоящую битву за лучшие энертосберетающие технологии.

Новая «зеленая» шина «Туднер Еfficientirip», представленная в этом году, – ответ обновленной мишленовской Energy Saver и пиреляневской Сіпштаю Рб. С имии мие и предстояло сравнить новинку на полигоне во французском Миревале.

Конструкторы постарались синзить сопротивление качению, сохранив хорошие сценные свойства. Первое оценивали на 3-процентном уклоне: какой автомобиль быстрее пройдет дистанцию 270 м с места на «нейтралке». И здесь лидировал «Нудиер».

На мокрой трассе самый быстрый круг – снова на EfficientGrip. Разница с конкурентами – 3-6%. Боковые и продольные ускорения также выше, но незначительно – на 0,05-0,1 g. При торможении «Гудиер» лучше работает с ABS. Итак, испытания позадн, слово инженерам: за счет чего удалось достичь такого прогресса?

FuelSaving Technology сочетает в себе несколько технологических разработок: более легкий каркас, запатентованный подканавочный слой, уменьшающий тепловыделение, а также улучшенный состав резиновой смеся и инновационные производственные технология. От своей предшественницы EfficientGrip отличается конструкцией каркаса и более тонкой боковиной, что деласт шину легче (это уже уменьшает внутреннее тепловыделение). По сравнению с предшествующей моделью вес шины уменьшился на 10% (размеры 195/65R15 и 205/55R16). К тому же при ее производстве использована резиновая смесь с более низким тепловыпелением, что дополнительно снижает сопротивление качению.

На протекторе «Гудиер EfficientGrip» четыре широкие продольные канавки. Их форма и расположение оптимизированы для эффективного удаления воды из пятна контакта и увеличения сопротивлення аквапланированию, а микроструктура новерхности способствует лучшему сцепленню с мокрой дорогой. В протекторе использованы полимеры последнего поколення, что увеличивает пробег шины (по заявлению разработчиков, он на 8% больше, чем в среднем у конкурентов). Этому способствует и оптимнзированная жесткость структуры протектора, обеспечивающая равномерное распределение давлення в пятне контакта.



Модель EfficientGrip отмечена скандиваским знаком соответствия экопогическим нормам, внястным как The Swan («Лебель»). Маркировка этим знаком подразумевает соответствие 60 критериям на протяжения в всего жизиенного цикла тествруемого образца (от расходивах матерально вротогого продукта).

Новая шина компании «Гуднер» утверждена для нервичной комплектации «Рено-Метан III» и «Мерседес-Бенца» Е-класса, ведутся переговоры с другими автопроизводительни. Моцель доступна в типоразмерах от 185/60R14 82 H до 255/35R18 94 Y XI.

На правах рекламы

## внимание, ОПАСНОСТЬ!

Приобретение карданных валов недобросовестных производителей –

прямая угроза жизни Вам и Вашей семье!

Владельцы «Ниеы» и «классики» знают, что кардан несет огромные динамические нагрузки, а его попомка на ходу может приевсти к трагедии. ЗАО «Кардан» - единственный заеод в России, чьи еалы, соответствующие требованиям безопасности, поставляются на ОАО «АВТОВАЗ». Для продажи в розницу его продукция поступает топько двум крупным дилерам: 000 «Алев-Лада» и 000 «Магна ПКФ». Все комплектующие, из которых собираются готоеые изделия, проходят на ОАО «АВТОВАЗ» обязательные испытания. Безопасный кардан обязательно должен быть маркирован иглоударным способом, иметь стикер с уникальным СМС-номером (с непоережденным защитным слоем) и упакован в фирменную картонную коробку. Все это необходимо проверять на месте покупки.

Подробности – на www.cardan-syzran.ru



000 «Алев-Лада», г. Тольятти 8 (8482) 75-94-04 000 «Магна ПКФ», г. Сызрань 8 (8464) 37-03-03 3A0 «Кардан», г. Сызрань 8 (8464) 37-03-38



## «Пирелли» зеленеет

Итальянская компания разработала более лояльные к экологии «зеленые» шины. Опробовать их довелось Антону Мишину.

а уменьшение загрязиения окружающие серы борются все уважающие себя производители. Вот и у «Пирелли» появилась серия «зеленых» шин – Спитатас, обозначенных лютотипом ЕСОІМРАСТ.

Вслед за Cinturato Р4 и Cinturato Р6 созданными для автомобилей малого и среднего классов, семейство пополнила шина «Прирали Cinturato Р7», предназначенная для больших и мощных иле тором пошли самые современные инженерные решения, Изменено все рисунок протектора, конструкция, смесь иматериаль?

Четыре широкие канавки асимметричного протектора отвечают за отвод воды из пятна контакта, а шашки измененной формы из новой смеси с полимерами позволили сократить тормоной путь по сравнению с «Пирелли Р7» на 2% на мокром асфальте и на 5% на сухом. Уменьшен и пумпротив Р7 новинка тише на 30%. Более жесткое, чем весь протектор, внешнее плечо помогает проходить повороты на высокой скорости.

Представители компании сооб отъчечают, что сопротивление качению уменьпилось на 20%, расход топлива – на 4-29, каброе кереника веществ – на 4%. Объчно уменьшение сопротивления качению и уменичение ресурса щин отридательно сказываются на сцепных свойстава. Пиредлиения смогли избежать этого: при улучшении сцепных спойстав му далось уменичеть срок жизни вины на 6% относительно Р7. А всвместе это помощля несколько синянть ущерь, неизбежно наносимый природе эксплуатащей автомобиям.



На трассе полигона мне удалось оценить характер поведения покрышек. Автомобиль с отключенной электроникой в быстром повороте начинает слегка скользить передней осью наружу. Чуть отпускаю газ - очень мягко поплыла в сторону задняя ось, начался плавный, прогнозируемый занос. Достаточно слегка прибавить, автомобиль тут же встает на прежнюю траекторию и продолжает движение без скольжений. При этом в начальной их фазе появляется свист шин, предупреждающий об опасности: быстрее ехать не стоит! Грань срабатывания ABS чувствуется не очень хорошо, но скорость падает намного быстрее привычного.

Выезжаем с полигона на шоссе общего пользования, чтобы в полной мере оценить новинку. Все неровности пины добросовестно озвучивают, даже те, которые не чувствуещь.

«Пирелли Cinturato Р7» уже появилась в размерностях от 205/55R16 до 245/40R18, а в исполнении «ранфлот» – 205/55 и 225/55R16, Типоразмеры 225/45R17, 235/45R17, 205/50R17 и 225/50R17 готовятся к выпуску.



На правах рекламы

ам больше не нужен мастер. Вам нужен ELECTROSILVER

> Не объемный индикатор, а компьютерикированная технополия с чипом сообщает реальное осотояние не только батареи, но и системы зарядки авто Имеет память - сохраняет данные из прошлого Сообщает с возможных отложениях в будущем Советиет, то имень необходимо сраять, в том числе, спедует ли заменить АКБ



FLECTROSH VE







## Бремя славы

Два почти одинаковых на вид флакона с присадкой в масло придирчиво изучал эксперт Александо Шабанов.

озможно, именно после зарулевских публикаций о «Супротеке» с объективными отзывами об этом препарате (ЗР, 2008, № 1) жулики решили освоить производство «почти такого же». Дело, в общем-то, беспроигрышное: присадка - это не свеча или фильтр, которые можно пощупать и внимательно осмотреть. Лостаточно умело слизать упаковку да этикетку и заказать аналогичный флакончик, а внутрь можно налить обычного масла, добавив в него непонятно что. Торгуй и радуйся! Дело беспроигрышное,





Не знаете, как выглядит оригинальный при парат? Не беда. Просто не покупайте товар, произведенный в некоем городе «САб»!

Вкладыш с инструкцией в коробке с фаль сификатом тоже содержит ошибку: адрес про изводителя - трехлетней давности. Выходит, все претензии на деревню дедушке...



 Если у вас в руках оригинал, то отличить подделку поможет упаковка. Цвет, размытый контур шрифта, смещенный рисунок отличает коробку с фальсификатом (слева) от оригинальной (справа).

Для покупателя все оборачивается не так, как при покупке псевдобошевских свечей или зеркал питерскопекинского происхождения, когда теряешь только стоимость фальсифицированной летали - обидно, но не смертельно! А вот залив какую-то гадость в мотор, рискуень «попасть» покрупному, на каниталку например.

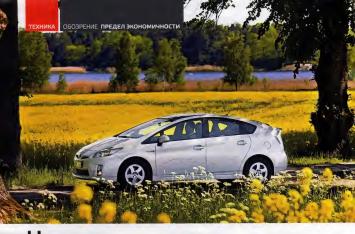
И еще. В лучшем случае не получив от купленной дешевой подделки ожидаемого эффекта, а в худшем - выложив немалые деньги за ремонт, ставший следствием ее употребления, навсегда заречешься от покупки любой автохимии. Так что в итоге ущерб двойной, если не тройной.



Плохая полиграфия и ошибки в тексте. мотору, конечно, не повредят. Но что за непонятный осадок белого цвета и как на него отреагирует двигатель?

На правах рекламы





# На строгую диету

Куда приведут современные автомобили технический прогресс и законодательные нормативы? Есть ли предел экономичности? Подсчитывает Михаил Теплов.

ставить в стороне теорию глобального потеплення не удастся, даже если она неверна. Хотя бы потому, что меры по синжению выбросов углекислого газа СО2 в атмосферу уже приняты.

Европейский Союз с 2015 года ограничнвает для легковых автомобилей уровень выбросов СО2 уровнем 130 г на 1 км пути в режиме стендовых испытаний по европейскому ездовому циклу MVEG. В более понятных цифрах это означает, что средний комбинированный расход топлива легковым автомобилем (36,82% пробега приходится на городские улицы, 63,18% - на загородные трассы) должен быть снижен до 5,4-5,5 л бензина или 4.85-4.95 л лизтоплива на 100 км. Автомобили, которые будут превышать этот норматив, станут заметно дороже, поскольку их изготовителям придется платить штрафы, а покупателям - дополнительные налоги. В целом по ЕС, если учитывать применение альтернативных видов топлива, суммарный уровень выбросов СО- на один новый автомобиль планируют синзить даже до 120 г/км. Аналогичные меры принимаются и в США, где к 2016 модельному году средневзвешенный расхол топлива у новых легковых автомобилей и легких грузовиков будет снижен до уровня 35,5 мили на галлоне топлива, или 6,63 л/100 км. Для бензиновых машни это означает выброс примерно 156 г СО2 на километр.

Очевидно, что в ближайшем будущем автомобнль претерпит серьезные нзменения. Причем временное синжение стоимости нефти и углеводородного топлива едва лн нх существенно затормознт. Новое поколение экологичных транспортных средств будет отличаться не только малым расходом топлива, но и пониженным потреблением любой энергии, расходуемой на движение.

### ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГНОЗ

Введение жестких нормативов на выбросы СО неизбежно ведет к определенной рационализации техники. Так, из-за повышенного сопротнвлення движению, вероятно, сократят выпуск машни с более высокими параметрами проходимости, фактически предназначенных для обычных дорог (кроссоверы и вседорожники). Возможно, снизится спрос на автомобили представительского класса, стоимость эксплуатации которых возрастет из-за их несоответствия нормативам выбросов СО2

Зато еще большее распространение получат мини-, компактные и средние автомобили, относящиеся к европейским размерным классам А, В н С. Переход их на гибридные силовые установки состонтся нескоро, а при условии сохранения цен на углеводородное топливо растянется на десятилетия.

Но для более крупной и дорогостоящей техники (седаны, авто представительского и бизнес-класса, минивэны н кроссоверы) «гибридизация», пожалуй, нензбежна. Даже с экономичными дизельными двигателями им не уложиться в заданные пределы выброса СО2. Впрочем, уже сегодня ясно, что поначалу казавшнеся чрезмерными ев ропейские нормативы оказались вполне

Sollers Sabonacking

 $^{\circ}$  у  $^{\circ}$  у

выполнимы, так что европейцам не придется поголовно пересажнваться на микроавтомобили.

Способы снижения расхода топлива и выброса СО2 хорошо известны. Это, во-первых, снижение суммарного порожного сопротивления, складываюшегося на аэродинамического и сопротнвления качению шин. Во-вторых, более эффективное преобразование энергии топлива в механическую (уменьшение потерь в двигателе и трансмиссин). Есть и третье направление - экономия энергии, затрачиваемой на привод вспомогательных агрегатов: сервоприводов, кондиционера, мультимедиасистемы. Кое-чем здесь могут помочь солнечные батареи на крыше, которые восполнят недостаток зарядки аккумулятора.

Если возможности снижения сопротнвления у современных автомобнлей практически исчерпаны, то процесс преобразовання энергии топлива в механическую все еще далек от оптималь. В мого. Существующие ДВС пихоо приспособлены для работы с малой нагрузкой - именно в этом реживе из эффективность оставляет желать лучщего. Использование различных технических присмов (отключение цилнидров, изменение фаз такористределения, туромалдуя), конечно, двет полезный эффект, но резервы огромны!

Паже в наиболее благоприятных Даже в наиболее благоприятных дипатаголей относительно их стенцовой мониности, как правило, не превышает 46% для дизелей и 35% для бензиновых моторов. При работе с частичной нагрузкой оди в потогра-да раза менвые! Поэтому отключение ДВС при движении с малол, от 5 до 50 км/н, скоростью (дибе ого работа под более высокой нагрузкой для привода генеротора) дает существенную эксномию топлива у гибридного автомбила с дополнительным экстроды-



№ «Фолькскаген-Поло Блюмурше» просторнее своего предшественника 10-летией, давностил/улю 3.1», по в экономичности заметно проигрывает ему-87 г/км СО<sub>2</sub> озычаног средний расход дизельного тоголива 3.3.7/100 мл. Под его залютом похожий трехцияниндровый мотор мощностью 55 лВг (75 лс.) и система рекуперации энергии при гормомении (мини-тибрид). В 2010 году это бурет стамый экомиченый ятимистыем айтомобиль.



НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ

Подробная информация по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44

PECYPO



гателем. Причем для движения на таких скоростях требуется совсем небольшая мощность!

## сколько нужно?

В таблице даны примерные затраты мощности и расход дизельного топлива на движение трех условных легковых автомобилей - представителей размерных классов А и С, а также 7-местного минивэна - в диапазоне скоростей от 7,2 до 90 км/ч. При расчете минимальной мощиости, необходимой для движения, учитывалось лишь дорожное сопротивление, КПД механической трансмиссии и затраты (450-500 Вт) на привод генератора. Так, для городского хэтчбека класса А при движении со скоростью 36 км/ч (выше, чем средняя скорость в испытательном цикле MVEG!) требуется всего 1.76 кВт (2.4 л.с.) мощиости, для машины же размерного класса С - лишь 2,15 кВт (2,9 л.с.). Кстати, в европейском MVEG средняя скорость движения в городском цикле - всего 19,2 км/ч (максимальная - 50 км/ч), в пригородиом -62,6 км/ч (максимальная -120 км/ч)! Это обстоятельство и позволяет автомобилям с гибридной силовой установкой довольствоваться маломощными электропвигателями: их 10-15 кВт (13.6-20.4 д.с.) постаточно пля пвижения почти во всех режимах MVEG! Так, в случае установки 15-киловаттного мотора на наши гипотетические машины классов А и С их максимальная скорость в «электрическом» режиме будет достигать немалых 110 и 106 км/ч соответствению. Потребность в подключении основного бензинового или лизельного пвигателя появится лишь при езде с более высокой скоростью и, конечно, при движении в общем потоке с интеисивиыми разгонами и ускорениями

Кстати, чтобы обеспечить машине собствениой массой 1200 кг разгон с места до 100 км/ч за 12-13 с, потребуется энерговооруженность порядка 80-90 л.с./т. Это значит, что при суммарной мощности силовой установки 70-80 кВт (96-108 л.с.) динамика автомобиля будет вполне приемлемой. На долю ДВС придется всего 60-65 кВт (82-88 л.с.).

### ЧЕГО ЖДАТЬ ОТ ГИБРИДОВ

Для гибридных машин, которые осиастят никель-металлогипридными батареями иебольшой емкости и дизельными двигателями, можно ожидать выбросов СО2 ниже 130 г/км даже в размерных классах D и E, а также у средних минивэнов и кроссоверов. Так, уже сегодня технологически достижим уровень выбросов СО2 в 90 г/км и расход около 3,4 л/100 км дизтоплива (MVEG) для хэтчбеков гольф-класса, а для машин класса В реальны значения 80-81 г/км (3.0 л/100 км), Бензиновые двигатели потребляют на 20-25% больше топлива, но с применением непосредствениого впрыска и наддува разрыв сократится до 12-17%. Это позволит снизить расход бензииа до 3,4-3.5 л/100 км (класс В) и 3.8-4.0 л/100 км (класс С). Однако массовыми гибриды смогут стать только в случае радикального роста цен на топливо или при дальнейшем ужесточении норм.

Расход топлива подзаряжаемых гибридов с более совершениыми литийионными батареями и мощными электромоторами формально может быть равен... нулю, поскольку испытательный цикл MVEG длиной 11 007 м можно пройти только на электротяге без подключения ДВС. Такой гибрид правомерно называть электромобилем с авто-



МИНИМАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ МОЩНОСТИ И РАСХОД ТОПЛИВА НА ДВИЖЕНИЕ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РАЗМЕРНЫХ КЛАССОВ А и С и 7-МЕСТНОГО МИНИВЭНА (с двумя пассажирами)

Kmcc,	параметры дорожного отивления, удельный	Параметры	Затраты мощности на движение N <sub>e</sub> и расход топлява Q при постоянной скорости (жм/ч):							
	расход топлина			36	36	56	72	90		
		N <sub>е</sub> на движение, кВт	0,178	0,494	1,312	2,700	4,926	8,093		
KUNCCA	G <sub>p</sub> = 10 000 H C <sub>e</sub> F = 0,57 m <sup>2</sup> Q <sub>e</sub> = 204 r/x81-4	Н <sub>е сумм.</sub> с учетом генератора 450 Вт. кВт	0,628	0.944	1,762	3,150	5,406	8,543		
	g = LOTITABITY	Q <sub>Cymne</sub> , n/100 km	2,129	1,280	1,194	1,423	1,832	2,316		
	C	N <sub>е</sub> на движение, кВт	0,237	0,649	1,670	3,378	6,032	9,750		
KUNKK C	$G_p = 13500 \text{ H}$ $G_K F = 0.66 \text{ m}^2$ $g_e = 200 \text{ r/kBt-4}$	N <sub>е сумм.</sub> с учетом генератора 480 Вт. кВт	0,717	1,129	2,150	3,958	6,512	10,230		
	9 - 10017101-4	Q <sub>сумм.</sub> , л/100 км	2,383	1,500	1,429	1,709	2,164	2,719		
=		№ на движение, кВт	0,314	0,856	2,201	4,515	7,906	12,600		
HEBHHWM	$G_p = 18500 \text{ H}$ $G_x F = 0.85 \text{ m}^2$ $g_x = 200 \text{ r/kB1-4}$	N <sub>е сумм.</sub> с учетом генератора 500 Вт. нВт	0,814	1,356	2,701	5,015	8,406	13,100		
*	96 - 2001/101-4	Осумм, л/100 км	2,705	1,802	1,795	2,222	2,793	3,482		

G<sub>p</sub> — росчитным исс. С<sub>p</sub>F — сумыщуние израдываютеские спаративление (произведение коэффиционня плобового сопративления на площады пологуемого генений; р—удельный изсологуемого долго диронными интомические с рефене интомические пособностью 4,25 МДн/и и пологичестью 0,35 м/хг. № — пологуемого эффективными интомичество общине тремен променями.

€ «Фольксватен-Лупо 31., выпускавшийся в 1999—2005 года, по сей день остатется наиболее экономичным серийным автомо-бимен с экстреальном наизим рассоры – 2,7/3.6/3,0 л/100 км (МУСС) в выбросом СО, в 81 //км. Оснавляют результатувровым туроборизорене (1,2 л, 61 л.с.), автоматизировым наимом механической прообкой передам и сктемой «татря-стол». Не полызованся спросом 19-30 отпостіственно высхолі ценно высхолі ценно закоми сменно высхолі ценно закоми сменно высхолі ценно закоми сменно высхолі ценно закоми сменно закоми сменно высхолі ценно закоми сменно высхолі ценно.

номиям источником питания, а вместо расхода толива ухазавить потребнение энертии на единицу пробценного пути. Расход толивая будет уже переменной величиной, зависящей от диевного пробега на эмектротите, и потребление топлива, например, на дистанции 100 км будет заметно меньще, чем на 500-километровом маришуте.

местровом водицуте. 
К сожданию, по-настоящему леткик, энертосмых и недорогих таквых батарей, пригодных для установки на летовые авто, пока не производят, электромобити еще не в силах конкурировать с объчными машинами по дальности пробета. Так что бинхайшее будущее остатста за традиционмым двитателем внутренняет сторания, но для больших машин в Европе умерения «тибридизация» выгладит и неца-



# представляют марку ДВОЙНОЙ РЕСУРС® ШРУСЫ

Для автомобилей: ВАЗ 2108, ВАЗ 2115 ВАЗ 2110, ВАЗ 2112 ВАЗ 2121

ВЫСОКИЙ КПД ПОВЫШЕННАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ К НАГРУЗКАМ

ПРОЧНЫЙ ЗАЩИТНЫЙ МИКРОСЛОЙ НА ТРУЩИХСЯ ДЕТАЛЯХ
ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ ДЛЯ РЕМОНТА





проверено

НАШИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ
на сайтах: www.zmz.ru, www.2resurs.ru

Подробная информация по тел: +7 (83161) 6 61 38, +7 (83161) 6 57 44



## Зенитное оружие «двойного шеврона»

«Ситроен» готовит новинку в классе компактных городских автомобилей. На закрытом показе в Ольнэ (Франция), предваряющем официальный дебкот; побывал Владимир Соловьев.

посто бросается в глаза; в новом СЗ верзвое стекдо продско на подкрыии. Это перану глания, инелина есобенность автомобива А в немо обиз конник сохраии очертання прецисственния те же смутиме формы, раше что чута покрупиес. Зрение не обизнавает автомобиль прибили 80 мм. в далит у 40 мм в шириту. Но, чтобы добиться привания, мале прибанить в резьмере – нужно стать як-

Развить погребительский усцек предъяго бопредъяго С бібало продало болег 2 міплатоно машині сопсем пе просто в пору земномической пестаблівлюсть. Вирочем, именно пестаблівлюсть. Вирочем, именно петами ператизацію с ботницми визможностями. К таким можди сотрести и повий С З. Новий директор марки Жам-Марк [давс (Гаста-Мате Сафе), сдела оптинистичног заявление: «С помощью СЗ компаняя владется сще ботьвие расши ная владется сще ботьвие расши ная владется сще ботьвие расши.



рить клиентуру среди частных лиц и профессионалов».

Сокранив компактность, вагномобиль став более мессительномобиль став более мессительнозаменто просториес теперь на адием сіценье, эффект раздвинутого объема услявнает все то же вегровое стекло (оно получно вазвания «Зенитэ», прибавна в объеме багажния, появилась повая опиня синита, перещего пассажирасто сиденна складывается. Повысилось кочество материало отделівы, то

Коиструкторы добились улучшения экологических показателей двигателя: уровень выброса СО2 – менее 100 г/км. В скором времени к линейке моторов, которые устанавливают на этого «француза», добавят 3-цилнидровые бензиновые нового поколения.

Официальный дебот обновленного СЗ состоятся в сентябре, на международном автосалоие во Франкфурте. В производство его собираются запустить в ноябре, а в Россию ом попадет только в булушем году.





## Выжать максимум

Автомобили «Хёндай» заслужили признание благодаря заложенному в них балансу качества и цены. Но останавливаться южнокорейский производитель не собирается: теперь в заявке новые технологии для моторов и трансмиссий. С ними знакомит Анатолий Фомин. Фото «Хендай».

стория компаиии «Хёндай» иачалась в 1967-м, а год спустя новый автопроизводитель подписал лицеизионное соглашеиие с «Фордом» о сборке английской версии «Форда-Кортина». Прошло восемь лет, прежде чем компания показала свой собственный автомобиль «Хёндай-Пони» (еще заднеприводный), его кузов спроектировал Джуджаро. В 1981 году южнокорейская фирма начала сотрудничать с «Мицубиси», что позволнло ей значительно расширить модельный ряд. Так, в 1988-м дебютировала «Соиата» первого поколения, впоследствии ставшая самой популяриой машиной компаиин.

Первый легковой дизель появился у «Хёндай» только в 2000 году - совсем вроде бы недавно. Теперь компания заявляет мотор с воспламенением от сжатия с рекордными характеристиками, превосхоляшими параметры признанных лидеров из Гермаиин... Коиечно, о стратегическом партнерстве «Хёндай» и «Даймлера» известно давно, но даже закоренелым скептикам не скинуть со счетов тот факт, что за разработку собствениыми силами лвигателя семейства «Тета» (Theta) «Хёндай» получил 57 миллионов долларов роялти от «Мицубиси» и «Крайслера», бывшего в то время частью «Даймлера». Кстати, зачем производителю бюджетных машии испытательный комплекс с 200 (!) моторными станциями?

### **ДВАЖДЫ НАДДУВНЫЙ**

«Супердизель» - название не слишком благозвучное, но эти моторы привлекают виимание незаурядными характеристиками. Только применяя двухступенчатый регулируемый наддув, можио добиться высочайших показателей мощности и крутящего момента, сохраннв уиикальную экономичность при малых нагрузках и приемлемый рабочий диапазон. Уровень, с которого начинается приставка «супер», - 70 кВт с литра (95 л.с./л). Новый 2,2-литровый мотор R2.2 выдает 165 кВт (225 л.с.) мощности и 500 Н-м крутящего момеита показатели, свойственные скорее 3-ли-

Двухлитровый рекордсмен Theta Turbo GDI обещает соединить в себе экочность 2-литрового мотора с тягой 3.5-литрового. Показатели слишком хороши, чтобы в них не усомниться. Дождемся серийного мотора и результатов тестов.

тровым дизелям. Этот мотор появится в серийных автомобилях 2011 модельного года, а уже осенью дебютирует его млалший брат - с одинм турбокомпрессором и более скромными, ио отнюдь не слабыми данными: 145 кВт (197 л.с.) н 436 Н-м. Первым его опробует модернизированный «Хёндай Санта-Фе».

### ЛУЧШЕ МЕНЬШЕ И ЛУЧШЕ

Какой мотор выиграл наибольшее число престижных титулов «Двигатель гола»? Напомню: 2.0 TFSI от «Фольксваген-Ауди» - пятикратный его обладатель в двухлитровом классе! Секрет успеха в объединении достоииств непосредственного впрыска и турбонаддува, позволнишем создать легкий, экономичный и мощный мотор, прекрасно реагируюший на газ и обладающий отличной тягой почти во всем диапазоне оборотов. Его нынешняя версия в «Аули-А4» развивает 155 кВт (211 л.с.) п 350 Н-м в ши-

Дизели R2.0/R2.2 – с одно- и двухступенчатым наддувом, 2,0 и 2,2 л, третьего поколения: с давлением впрыска 180 МПа (у «немцев» уже четвертое - 200 МПа). Нор Евро V. Максимально выдают 165 кВт (225 л.с.) и 500 Н-м при 1700-2500 об/мин.





Корейский восьмиступенчатый гидромеханический автомат в пику японскому едва ли не монополисту «Айсин» появится на представительских авто. Соревнование инженеров за высшие показатели – гарантия того, что покупатель получит лучшее.

Для полеречно расположенных силовых агрегатов разработана шестиступенчатая гидромеханическая трансмиссия. Она спра-



рочайшем диапазоне 1500-4200 об/мии. Форсированный вариант - это 195 кВт (265 л.с.), но со спвинутым вверх диапазоном - от 2500 до 5000 об/мии - крутящего момента в 350 Н-м.

На что способеи «Хёндай»? Специалисты заявляют, что иовая версия двигателя «Тета» с испосредственным впрыском и турбонаддувом будет выдавать 206 кВт (281 л.с.) и крутящий момент 365 Н-м, правда, неизвестио пока, в каком диапазоие. Эти показатели скорее подойдут 3,5-литровой «шестерке», причем высочайшего техиологического уровия. Но такой мотор с 2-литровым турбо не сможет тягаться в экономичности при частичной иагрузке... Двигатель отпраздиует дебют в иовом кроссовере для США уже в этом году, в следующем будет подхвачеи новой «Сонатой» и другими моделями 2010-2011 годов.

Непосредственный впрыск и турбонадлув словно созданы друг для друга. К сведению тех, кто заподозрит корейнев в техническом плагнате: базовые размериости двигателей иикак не совпадают. Мотор «Фольксвагеи-Ауди» ллинноходный (82,5×92.8 мм), «Хёндай» - «квадратный» (диаметр цилиидра и ход поршня - по 86 мм). К тому же любой интересующийся техникой проследит эволюцию двигателя от нынешней «Теты» с впрыском в коллектор. Для сравнения: у этого двигателя 155 кВт (210 л.с.) и 300 Н-м - сегодия он базовый в «Хёидай-Геиезис Купе».

## БОЛЬШЕ СТУПЕНЕЙ -

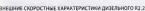
**МЕНЬШЕ ПОТЕРИ** 

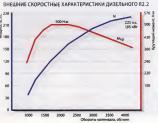
Кто сказал, что гидромеханические коробки с восемью передачами может делать лишь япоиский «Айсин», а машины с ними продает только «Лексус»? В самое ближайшее время такая коробка появится и у «Хёидай» сейчас завершаются испытания коиструкции. Результаты пока таковы: время разгона до 100 км/ч уменьшилось с 7.1 до 6.8 с: расход топлива в гороле - с 14,7 до 14,3 л/100 км, на трассе - с 8,7 до 8,3 л/100 км по сравиению с показателями, получаемыми с нынешинм пятиступенчатым автоматом. Судя по коиструкции, агрегат предиазначен для большой задиеприводной машины с бензиновым двигателем рабочим объсмом по 5 л: наиболее вероятный кандилат - «Хёнлай-Эквус VI» в длиинобазиой версии.

Тенденция увеличения количества ступсией не обойдет стороной и более доступные машины с поперечным расположением пвигателя и нередиим приводом. Для них предиазиачеи шестиступеичатый автомат попроще, но также улучшающий показатели иа 3-6%

Для самых экономичных «Хёидай» и КИА предиазиачена коробка передач DCT с двойным сцеплением и шестью передачами, которая рассчитана на работу с моторами 1,4-1,6 л. Этот вариант трансмиссии на серийных машинах мы увидим в 2011 году.

корейский производи-Сеголня тель продемонстрировал практически полный иабор технологий, необходимых, чтобы на равных коикурировать с европейскими лидерами. Чем ответят оии? Впрочем, гораздо более примечательно, что «Хёнлай» применяет новые разработки с оглядкой на их цену. В коиечном итоге, иовшества имеют смысл только тогда, когла потребитель готов за иих заплатить.





Компактный arperar DCT с двумя сухимы сцеплениями соединяет маузимиеской трансмиссии с комфортом гидромеханич ского автомата и без потерь из-за повыш ного расхода





# Дифференциальное уравнение

Обычный с виду «УАЗ-Патриот» демонстрирует чудеса проходимости. Дело в том, что в его мостах стоят шариковые самоблокирующиеся дифференциалы ДАК, поясняет Игорь Козлов. Фото автора.

ак известно, классический дифференциал, который еще нменуют свободным, имеет весьма существенный недостаток: большую часть мощности он передает на то колесо, которое в меньшей степени способно ее реализовать. Наверняка многне попадалн в такую ситуацню, когда одно из колес, оказавшись на льду или в яме, беспомощно шлифует поверхность, а второе, хотя н имеет нормальный контакт с дорогой, стонт на месте. Для борьбы с врожденным недостатком конструкторы придумывают различные схемы блокировок от ручных до автоматических, приводимых в действие гидравликой, электроннкой или за счет трения. Однако ручные системы отвлекают от управлення машиной, да и автоматика не без греха, поскольку срабатывает от разностн скоростей колес, отчего не может заблокировать дифференциал мгновен-

но. Но главное, что каждый из таких узлов сложен, громоздок и недешев.

ДАК - дифференциал автоматический Красикова - состоит всего из пяти леталей (не считая крепежа и шариков), имеет те же габариты, что и классический узел, да и весит примерно столько же. Принцип работы красив и прост - он подробно описан на сайте разработчика: www.dak4x4.com. В поворотах или на кочках, когда колеса вращаются с разной скоростью, соединенные с полуосями шнеки просто перегоняют шарикн по замкнутым цепочкам налицо все признаки свободного дифференциала. Но так происходит только до тех пор, нока оба колеса реализуют равный или близкий к равному крутящий момент. Стонт одному из колес потерять контакт с покрытием, как шарнки распираются в каналах и зажимают шнеки, не позволяя последним проворачиваться друг относительно друга - узел заблокирован. Когда же колеса вновь окажутся в равных условнях по моменту, дифференциал автоматически разблокируется.

Степень блокировки зависит от многих факторов - от угла нарезки шнеков, колнчества каналов, диаметра шарнков, а также направления вращення корпуса дифференциала, ведь в одну сторону распирает все шарики от места сопряження шнеков, а в другую только ту часть, что контактирует непосредственно со шнеками. Поэтому в первом случае достигается 100-процентная блокировка, а во втором -90-96-процентная. Ну или наоборот это зависит от направления шнеков н установки узла. Так, у протестированного «Патриота» спереди н сзады стоят одинаковые ДАКи, но приводятся с разных сторон, поэтому при движении вперед дифференциал задиего моста блокируется полностью, а переднего - лишь



- Так выглядит дифференциал в разрезе: 1 корпус; 2 крышки; 3 – шнеки; 4 – цепочки шариков. Справа узел, готовый для установки в «УАЗ-Патриот».
- Оснащенный ДАКом «УАЗ-Патриот» берет 84-процентный подъем (около 40°) с места, преодолевая попутно диагональную канаву на середине воскождения. Обычная машина нет.

Меняя наклон шнеков и канавок, по которым бегают шарики, их размер и количество цепочек, можно получить дифференциалы с различными характеристиками. Поэтому разработка Красикова обещает стать полезкой не только для джипов.



### НАША СПРАВКА

Первый образец шарикового дифференциала был изготовлен в 2002 году. В настоящее время узел запатентован в 36 странах, в том числе в США и Китае. Однако подделки на рыние встречаются, ведь на родине изделия, в Челябинске, делают лишь 50–100 узлов в месяц — маловато при имеющемо с просе. Разработими надестся, что, несмотря на кризис, удастся достроить здание цеж, закупить дополнительное оборудование и организовать массовое производство, что позволит снизить цену изделий на первом этапе до 6-7 тыс. руб., а в будущем – до уровня стоимости классического дифференциала. Впрочем, и при вынешния 1-4-16 тыс. руб. (цена зависит от модели авто) от покупателей нет отбол. Чему удивляться, если, например, столичные димеры УАЗа просит за уступающий ДАКу по характеристикам дифференциал «Казйе» (боится перегрева, блокируется на 60%) около 21 тыс., а за механиям с ручной блокировкой – от 30 тыс. руб. (вместе с установкой).



частично. При движении же задним ходом – наоборот.

На что способна такая машина в сравнении с обычной, лучше один раз увидеть! Все попытки сделать эффектный кадр, когда вывещенный по диагоналн «уазик» тронется с места с пробуксовкой, так и не увенчались успехом. Машина уверенно стартует даже с неподключенным передним мостом, причем висящее в воздухе заднее колесо вращается не быстрее нагруженного! Неуливительно, вель скорость срабатывания такого дифференциала зависит от суммарного зазора в цепочке шариков, который составляет всего 0,2-0,6 мм. Чтобы выбрать этот мизер, вывешенному колесу достаточно провернуться лишь на пару градусов, после чего шарики, гонимые шнеками в разные стороны, столкнутся «лбами» и заблокируют дифференциал. Кстати, в этом состоянии он может пребывать сколь угодно долго, ведь все его детали становятся неподвижными, а стало быть, не трутся, не нагреваются и не изнашиваются. Был даже случай, когда на машине выбирались из глуши со сломанной полуосью (www.uazbuka.ru).

А вот сам дифференциал сломать непросто: он в несколько раз прочнее классического, поскольку почти лишен воздушных полостей. Впрочем, один случай разработчики припоминавот, но тогда всему виной была кустарная закалка шнеков, один из которых лоннул. Машина при этом продолжала одинать, ведь обломам детьса некуда – их со всех сторон подкимаком тругие детали. Такие сообенности конструкции особенно придутся по душе военным.

Единственный недостаток узла лля его изготовления требуется высокоточное оборудование, а заготовки должны иметь однородную структуру. Если с первым у производителя проблем нет, то со сталью беда. Из-за неоднородности проката уводит сверла и фрезы, отчего порой не удается достичь требуемой геометрии, в первую очередь корпуса. Однако даже «кривые» дифференциалы успешно трудятся на многих «газелях», «волгах», «жигулях» и прочих авто, разве что периодически неприятно пощелкивают в поворотах. Скорее всего, без дополнительного старения заготовок решить эту проблему не удастся.



Детали обрабатывают на высокоточных станках с ЧПУ. Однако из-за неоднородности заготовок детали порой получаются «кривоватыми», отчего некоторые образцы пощелкивают при работе.



## Видимость - 800!

Вероятно, миогие читатели ЗР завидовали владельцам «крутых тачек» с системами иочного видения, недоступиыми для более массовых автомобилей. Теперь «найт вижи» можно поставить хоть на «Газель», хоть на «Жигули». Причем речь идет о той самой системе, которую серийио устанавливают иа БМВ, «Порше-Кайенн» и грузовики «Вольво».

Но для начала иемиого теории. Все существующие системы иочного видения подразделяются на три класса: работающие в видимом диапазоие с помощью электроино-оптических преобразователей, активиые иифракрасиые с подсветкой и пассивиые иифракрасные. В первом случае необходим хотя бы слабый свет, иапример от Луны или звезд. Вторые требуют подсветки иифракрасиым излучателем и устанавливаются, например, на автомобили «Тойота» и «Мерседес-Беиц»; обеспечивается хорошая детализация картиики на мониторе, ио дальнобойность сравинтельно небольшая. Пассивиые системы построены на основе сверхчувствительных приемников длиниоволнового (2-5 мкм) иифракрасиого излучения - микроболометров, и имению такую систему PathFindIR предлагает всем желающим компания FLIR (Forward Looking InfraRed). Сердцем ее служит сверхчувствительная инфракрасная видеокамера с оптической системой, изготовлениой из германия (стекло в этом диапазоне непрозрачно). Картнику же можио иаблюдать на любом мониторе. При этом дальиобойиость достигает 800 м - гораздо больше, чем способиы высветить самые мощные фары. По отзывам испытателей, устройство позволяет ехать в полиой темиоте со скоростью до 60-80 км/ч. Предел обусловлен частотой смены кадров, равиой 8,3 Гц (существуют и более быстродействующие версии, одиако на их поставку требуется особое разрешение).

Чувствительность камеры такова, что овой отпечаток уже убранной руки виден около трех



 В данном случае для объектива камеры вырезали вовсе не обязатели но, часто хватает расстояния между ребрами решетки.



На экране видно все, что скрыто тем-



Нам удалось проверить новинку в действии. Изображение достаточно четкое, но весьма необычное. Все объекты, температура которых выше, чем у окружающего фона, видиы очень четко. Это люди, животные, автомобили с работающим двигателем или иедавио припаркованные. Самое замечательное, что совершению отсутствует эффект ослепления системы фарами встречных машии. А сами эти машины выглядят довольно забавно: под темиым кузовом ярко светятся колеса, радиатор, диище. Граница проезжей части видна четко, а вот выбоины - не очень. Это к вопросу о безопасной скорости езды по приборам. На картиику практически не влияют пыль и задымлениость, но густой туман для этой камеры непрозрачеи. Уверению распознать автомобиль можио с дистаиции около 300 м, человека - с 80 м.

Установить PathFindIR не просто, а очень просто: место за решеткой радиатора для небольшой и прочной камеры найти нетрудно. Но вот дешевой эту систему не назовешь: в России ее рекомеидованиая цена - от 150 до 180 тыс. рублей в зависимости от комплектации.

## Нанопуть к мультициклам

Не секрет, что новомодная приставка «нано» используется сегодня многими производителями исключитовно в рекламмых целях, придавам новый статус старой продукции. Тем интереснее реальное применение подобной темногоги в темногоги в применение подобной темногоги в темногоги в применение подобной день применения подобногоги и в пределенного завода ТаВ, гре разработам и выведен новый намиорие интогомения положительных токонесущих пластии для кислотима какумуляторных батарей.

Стандартные технологии подразумевали использование в пасте для положительных электродов трехосновного сульфата свинца. Его кристаллы меньше и однороднее, нежели у четырехосновного, что облегчало зарядку аккумулятора. Недостатки также известны: стандартная структура уступает по прочности четырехосновной и со временем размягчается, а потому емкость обычных батарей сильно зависит от их возраста. На заводе ТАВ разработали и внедрили технологию получения очень маленьких (менее 10 мкм) кристаллов четырехосновного сульфата свинца однородной кристаллической структуры. Это позволило улучшить возрастную стабильность емкости батареи. Активный материал остается проводящим, даже если аккумулятор очень глубоко разряжен - прежние этого «не умели». Производитель отмечает, что число циклов разряда и заряда у «нанобатарей» в сравнении с обычными увеличилось более чем вдвое. Это объясияется высокой пористостью полученного материала, позволяющей улучшить пиркуляцию кислоты.

 Электронный микроскоп запечатлел превращения частиц четырехосновного сульфата свинца в процессе получения пасты для положительных пластин.



Что касается ведостатков, то они впоине предсъедумемь на данный можент также актумуляторо примерно на 10% дороже объякновенных. Именно постому ТАВ поль в поставляет спом «навобатарен» потребительский рынов, предпочитая конкейсры проноводителей антомобилей, трасторов и т. п. В частости, такие батарен уже устанавливаются на тракторы макем Гетихми и госфоможетомот Тhermo Kim.

На российском рынке подобные изделия могут польться к концу 2009 года, скорее всего, это будто модифицированные Тора Тор, Тора ЕсоDry и Тора Мадес с приставкой Nano на этикетке. Ожидаемый ценовой диапазон – в пределах все тех же 10% доплаты за нанотехнологии.

## Важная информация! Отзыв продукции

Установочные комплекты (Кнты) Thule Rapid Fixpoint XT: 3050, 3056, 3061, 3066, 3068, 3069, запчастн 50960, 50961, 50962, 50996.

Мы были проинформированы о том, что крепежные болты в вышеупомянутых установочных комплектах недостаточно прочны, что может привести к их разрушению под действием нагрузки. Потенциальная опасность состоит в том, что болты могут переломиться во время эксплуатации багажника.



Решенне об отзыве товара распространяется на установочные комплекты Thule Rapid Fixpoint XT, приобретенные с 1 января 2008 по 28 февраля 2009.

Данные Кнты устанавляваются на следующие модели машин: Honda CRV 02-06, Citroen C4 Picasso и Grand Picasso 07, Hyunda i 130 07, Ki A Ceed 07, Ki A Proceed 08-, Mercedes A class 05-, Mercedes B class 05-, Subaru Impreza 07-, Ford Mondeo 01-03;04-07, Mazda 3 04-, Mazda 5 04-, Mazda 5 04-, Mazda 5 04-, Mazda 5 04-, Mazda 6 02-04;05-07, Mazda Henza 02-07, Mazda CX7 06- and CX9 07-, Mazda Demio 07-, Mazda 2 07-, Mazda Premacy 04-, Mitsubishi Lance 07-, Ford Territory 03-.

ЕСАН Установочный комплект (Кит) Вашего багажинка входит в приведенный список, немедленно прекратите его эксплуатацию. Пожалуйста, обратитесь в торговую точку, в которой Вы прнобреди товар, для получения содействия при замене некачественных болтов на новые. Вы может етакие зайти на сайт чимуствице, сотп/гесай и получить дополнительную информацию о возможности заказ и доставки новых исправных болтов на Ваш домашинй адрес.

Мы благодарим Вас за сотрудинчество н приноснм свои извинения за вызванные неудобства. Мы гарантируем полную исправность н надежность всей остальной продукцин компанин Thule.

Официальный представитель Thule Sweden AB в Россни Компания «Туле-Центр» 127015, Москва, ул. Б. Новодмитровская, д.14, стр.7 тел. +7 495 661 75 17 office@thule-center.ru



## От инфаркта – к обочине!

Министерство образования и исследований Германии недавно запустило проект под названием «SmartSenior - интеллектуальные решения для пенсионеров», имеющий целью сделать жизнь пожилых люлей проще и безопаснее. В рамках этого проекта инженеры БМВ разрабатывают систему, у которой пока даже нет названия. А суть (в отличие от реализации) проста: в случае сердечного приступа у человека, сидящего за рулем, компьютер распознает эту ситуацию и самостоятельно паркует автомобиль у обочины, включает аварийку и вызывает службу спасения. При этом врачи получают телеметрическую информацию, позволяющую заранее подготовиться к реанимационным мероприятиям. Самую сложную проблему представляет, разумеется, самостоятельное маневрирование автомобиля, ведь для этого необходимо учитывать окружающую дорожную обстановку. Поэтому пока система будет работать лишь на автобанах и загородных дорогах. В плотном городском потоке придется, видимо, ограничиться торможением и включением мигающего сигнала.



Вот так аккуратно автопилот вскоре сможет припарковать машину. И скорая не заставит себя

А вот определить опасное для жизни (и управления автомобилем) состояние водителя значительно проще. Здесь автомобилистам оказывают помощь специалисты университетской клиники Берлина и фирмы «Сименс».

## Растущая безопасность

На прошедшей в Штутгарте XXI международной конференции ESV (Enhanced Safety of Vehicles) «Мерседес-Бенц» представил более дюжины новых разработок в концепт-каре ESF 2009, построенном на базе S 400 Hybrid. Наибольший витерес участников вызвали три из иих: PRE-SAFE Structure, Braking Bag u PRE-SAFE Pulse.

В первом случае речь идет о весьма своеобразной подушке безопасности: это надуваемый... металлический профиль, который в спокойном состоянии является частью каркаса дверей. При этом сами двери можно сделать достаточно тонкими и легкими: защитный металлический короб образуется в них в момент бокового удара. Развиваемое пиропатроном давление в 10-20 бар моментально расправляет складки и обеспечивает защитную деформируемию зону. В итоге дверь стала не только

Вторая новинка - тоже эйрбег. Расположен... пол передней подвеской, активируется при экстренном торможении, если электронная система сочла, что столкновение неизбежно. Автомобиль кратковременно подскакивает примерно на 80 мм, Шутка о торможении пяткая становится реальностью.







безопаснее, но и на 500 г легче.



н» в дверях

ную тормозную «колодку». Замедление возрастает по 20 м/с2, а приподнимающийся передок снижает степень повреждений автомобиля при ударе и вжимает седоков в кресла, облегчая работу преднатяжителей ремней безопасности. Инженеры рассчитали, что эффект от этой новинки равноценен увеличению деформируемой зоны на 180 мм.

Специальные воздушные камеры системы PRE-SAFE Pulse, расположенные в наружных «крыльях» боковой поддержки мультиконтурных силений, дополнительно отжимают седоков к середине салона на целых 50 мм, увеличивая тем самым безопасную зону при боковом ударе.



# О пользе харакири

Самурай даже свой уход из жизни не доверяет кому попало и проделывает известный ритуал самостоятельно. Не поэтому ли «Лансер» десятого поколения довольно просто обслужить самому, задумался Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

ервая проблема, с которой сталкиваются многие обладатели последних «лансеров», - велико усилие на ручке открывания капота. Смажьте тросик силиконовой смазкой (годится и WD-40), вбрызгивая ее под оболочку в местах, где в нее входит тяга - в салоне и под капотом. При этом подергайте за ручку, чтобы смазка проникла вглубь.

## ОТКРОЙ ДУШУ

Компоновка под капотом лишь на первый взгляд плотная. Например, станете менять масло в двигателе, увидите, что к фильтру легко подобраться и сверху. Не пойдет от руки - не беда, места для съемника вполне достаточно. В крайнем случае можно снять защиту моторного отсека: открутить два болта спереди, ослабить два задних и сдвинуть лист к переду - открывается прекрасный доступ снизу. Сливная пробка в поддоне под ключ «на 13».

Масло в MKII проверяем через отверстие контрольной пробки (она же, под шестигранник «на 8», и заливная) находится чуть сзади и выше левого ШРУСа. Уровень должен быть по краю отверстия или немного ниже, но не более чем на 10 мм. Проверяем его, просто сунув туда палец. Если заметите на нем серебристые блестки, это признак естественного износа шестеренок, а золотистые - синхронизаторов. В обоих случаях масло лучше поменять, слив его через пробку (под тот же шестигранник «на 8») - в самом низу картера, под левым ШРУСом. В автомате уровень и состояние масла проверяем щупом - достув хороший. При замене отработку сливаем через пробку в поддоне картера, после чего его снимаем, отвернув крепеж, и меняем фильтр.

Для замены охлаждающей жидкости через отверстие в правой части пластиковой защиты моторного отсека откручиваем пробку на радиаторе, но не полностью, иначе поток потечет в две струи - по резьбе пробки и через сливной носик. Последний весьма удобен, поскольку тонкую струйку легко поймать в посуду даже с узким горлышком. Остатки из блока сливаем, отвернув шестигранником «на 8» пробку - она расположена под выпускной трубой первого цилиндра. Здесь уже понадобится тазик, чтобы ловить широкий поток.

Пластиковую накладку двигателя 1.5 л для замены свечей просто сдергиваем с резиновых буферов. Нажав на усик, отсоединяем все колодки от индивидуальных катушек, которые вынимаем, выкрутив головкой Е10 болты креплеиня. Свечи – под ключ «на 16». На двигателях 1,8 и 2,0 л неыного сложнее, поскольку надо снять иакладку и крышку, закрепленные болтамн под ключ «на 10».

Привод ГРМ ценной, а стало быть, одной заботой меньше. Поликлиновый ремень на «полуторые» назтиваем араценнем ходового болга при сптушенном крепске тенератора. Здесь нужно иметь чутые, поскольку из-за слищком слабой натяжен привод будет проскальзывать, а если ремень перетвиуть, то могут пострадать подинивики агрегатов. Если вы не уверены в своих сигах, доверьте работу специалистам. На моторах 1,8 и 2 л в приводе есть автомат натяжителя – это плик, но на-за более плотной компоновки придется синакть прасцирительный бачок – это мнику.

Пля замены воздушного фильтра двитателя оттегниваем пару защелок и, разданную половиним корпуса, изваекаем старый знемент. Прежде чем установить спекий, протрите корпус внугры, очистии его от грязи, и обязательно проследите за тем, чтобы синзу половники вощин в зацелы – бывает, ие коодят, и это самая распростраменияя коодят, и это самая распростраменияя подкасмаяется грязиный воздух, которай, разуместь, мотору не на пользу.

Топливный фильтр стонт в баке, прямо в бензонасосе. Для доступа к нему снимаем подушку заднего дивана, для чего приподинмаем передний край. преодолевая сопротивление двух защелок, а затем, слегка слвииув полушку вперед, освобождаем в задней части кркучок, которым она цепляется к полу. Вынув подушку из салона, отковыриваем лючок в полу, который сидит на мастике. Не спешите и не прикладывайте больших усилий, иначе его легко погнуть! Счистив грязь со всех видимых деталей, отсоединяем колодку и топливный шланг, сдавив соответствующие фиксаторы, и откручиваем шесть гаек крепления фланца иасоса. Аккуратио вынимаем его из бака, стараясь не погнуть рычаг поплавка н не расплескать топливо - его сливаем в заранее приготовленную емкость. Вся коиструкция насоса держится на защелках, поэтому поиадобится лишь шлицевая отвертка и терпение. Более подробио процесс разборки описан в рубрике «Форум» - принцип общий.

## САМУРАЙСКИЕ ТРАДИЦИИ

С заменой тормозных колодок трудности вряд ли возникнут. Спереди выкручнваем инжний направляющий палец и откилываем скоох вверх, поворачивая ее относительно верхнего пальца. При необходимости заменить смазку на направляющих выкручнваем и верхний палец - с резниовой манжеткой иа коичике (ие перепутайте при сборке!). Удаляем старую смазку и ианосим свежую фирменную 08887-01206 - она розового цвета. Годятся также обычный «Литол» или ШРУС-4. Постели колодок смазываем алюмпинево-медиой пастой. например Wurth AL1100, ни в коем случае не допуская ее попадания на рабочие поверхности иакладок и дисков. Последние также нередкий расходинк - коробятся. Для замены снимаем скобу неликом, отвериув два болта.

Сзади работаем по тому же сценарию, провернв в довершение работу ручиого тормоза: при вращении вывешениого колеса колодки должны слегка касаться диск-барабана. Для регулцровки вынимаем заглушку, подковырнув ее отверткой, и располагаем отверстне напротив регулировочной гайки на плаике. Вериый способ поймать это положение - сорнентировать отверстие сиачала строго вииз, а затем довериуть диск-барабан на 30-35 градусов против часовой стрелки для правой стороны и по часовой - для левой. Если колнчество щелчков собачки рычага по-прежиему велико, то уменьшаем их в салоне, вращая гайку на тросе (под иакладкой бокса подстаканников).

Поменять салонный фильтр минутное дело. Открыяваем барлачок, синыметягу демифера н. сдавив лоток по краям, выводим его вз проема и синымаем с петель. Подцения защелям, синымем лючок отопителя и меняем фильтр. Всё! Никакого инструмента, только рухы.

В отличие от модели предвагущето поколения (32; 2009, № 4), в десятых являсерах» все салонные лампонки и състояциона держата растояно, за исключением, пожалуй, потолочного твафона – в име лампы почежу-то долто не живут. Для замены нужия тонкая плинцевам отвертка, которую вводим между рассениятелем и корпусом плафона и отгибема ащелях;

Поменять ламин в левой фаре сраввительно несложно, если, конечно, установщики сигнализации не воткнули побизкости сирену — она завъестую мещает подобраться к лампочке габаритов. Страва сложнее: мещает распирительвый бачко. Однажо сиять его не проблема, просто сдвигаем вверх и ставши в сторомис, стравке не расписекать жидкость. Доступу к лампе дальнего сега диобаюм предистемет горогови-

## MITSUBISHI LANCER

Десятое локоление модели дебютировало в 2007 году.

КУЗОВА: седам, 5-дверный хэтчбек (с 2008 года). ДВИТАТЕЛНІ: бензиновые 1,5 л, 109 п.с.; 1,8 л, 143 л.с.; 2,0 л, 154 л.с. КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: МБ, АА, варматор с шестью фиксированными передачами.

ПРИВОД: передник.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Invite, Invite+, Intense.

ЦЕНА В МЮНЕ 2009 ГОДА: от 539 000 и от
579 000 уюблей за седам изгибек соответственно.

НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ						
Работа	Стоимость, руб					
Комльютерная диагностика двигателя	750					
Замена масла и фильтра двигателя (со сиятием защиты картера)	1600					
Замена фильтра воздушного/ голямвного/салонного	600/1800/600					
Замена свечей зажигания	900					
Замена ремней навесных эгрегатов	900					
Вамена оклаждающей жидкости	1200					
Замена тормозных колодок передних/задних	1500/1500					
Нормочас	1500					

#### ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ Стоимость, руб. Компо переднее 6650 Накладка бампера переднего 13 500 Блок-фара 25 000 Kanor 12 760 Фильтр масляный/воздушный 450/1470/1730 салонный (угольный Свечи зажигания иридиевые, 1920 2200 Ремень генератора Диски тормозные передние, пара 7700 Тормозные колодии 4400/4400

Наименование позиции	Периодичность тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	30
Топливный фильтр (картридж бензонасоса)	120
Фильтр сапона	15
Свечи зажигания обычные/ платиновые или иридиевые	30/60
Ремень яривода навесного оборудования	-
Масло в МКП/АКП	105/90
Антифриз в системе оклаждения	60 (4)
Жидкость в яриводе тормозов	30 (2)

### PEMONT IN CEPBIC | TECT-PEMONT MITSUBISHI LANCER X

Катушки крепятся болтами под ключ Е10. Чтобы снять разъем проводки, нажмите на усик, показаниый стрелкой. Вынув катушки, проверьте, нет ли в колодиах масла.





На моторе 1.5 п при замене поликлинового ремня легко ошибиться с усипием натяжения. Обязательно отпустите крепеж нижней лапы генератора, иначе та может лопнуть.

На первый взгляд, заменить воздушный фильтр просто, но есть подвох обязательно проверьте, вошли пи половники корпуса в фиксаторы снизу!





**©** Преимущество такого крепления фпанца бензонасоса - не нужен специнструмент. Прежде чем вынимать изсос. очистите грязь, чтобы не осыпалась в бак.

Если после регупировки колесных механизмов ручника ход рычага велик, то крутим эту гайку. Для доступа к ней сдергиваем вверх панель подстакаиников.





Заменить салонный фильтр настолько просто, что весь процесс понятен, стоит пишь взглянуть на фото.

Нередкий расходник в салоне - лампа потолочного плафона. Снимаем рассеиватель, просунув жало отвертки в щель между иим и корпусом.





Доступу к пампам в правой фаре мешают расширительный бачок и горловина бачка омывающей жидкости. Снять их и отвести в сторону ие проблема.

Открутив всего один саморез, снимаем рамку противотума просовываем в окно руку и, повернув патрон лампы против часовой стрелки, извлекаем его наружу.





Замена памп со снятием фонаря. Обязательно проверьте уплотнительную резинку проводки (стрелка)! Здесь она уже не на своем месте.

Названне операции	Описание операции	Итогова: оценка			
Замена масла	<ul> <li>Хороший доступ к фильтру, есть окно в защите для сливной пробки</li> </ul>	4.5			
в двигателе	Минусов не нашлось				
Замена воздушного	не нужен инструмент				
фильтра	<ul> <li>Есть вероятность не поласть в зацелы внизу корпуса</li> </ul>	4			
Замена топливного	<ul> <li>Фланец насоса крепится обычными гайками</li> </ul>				
фильтра	<ul> <li>Нужна предельная аккуратность при разборке</li> </ul>	3			
Замена свечей	<ul><li>Отличный доступ</li></ul>	4.5			
зажигання					
Замена ремней навесных агрегатов					
			Замена ОЖ двигателя	<ul> <li>Хороший доступ к пробке на раднаторе</li> </ul>	
<ul> <li>Затруднен доступ к пробке на блоке двигателя</li> </ul>	4				
Замена масла в коробке	масла  же Эдля замены фильтра в АКП надо снимать поддон				
			Замена тормозных	<ul> <li>Привычная конструкция, трудностей не возникло</li> </ul>	
колодок	<ul> <li>Для верхних направляющих задних суппортов нужен нахидной ключ (головка не проходит)</li> </ul>	4			
Замена салонного	<ul> <li>Не нужен инструмент</li> </ul>	- 5			
фильтра	<ul><li>Недостатков не нашлось</li></ul>				
Замена ламп					
в основных фарах	<ul> <li>Справа надо снимать расширительный бачок</li> </ul>	4,5			
Замена ламп	<ul><li>Доступ приемлемый</li></ul>	- 4			
в фонарях	<ul><li>Нужен инструмент</li></ul>	4			

<sup>&</sup>quot;В сравнения с «Явобо» Пригра», пручосницесть сост ""Средная балл за ческальна парианской исполнения

Словия пинячи в четвере валла за попиравлению цицае 197. Д. \*\*\*Валл за ВНИ гала ВВИ него причита или градичния

иа бачка омывающей жидкости – откручиваем болт крепления и, согнув гофру трубки, отводим ее в стороиу.

Пли доступа к противотуманкам синыаем окантову в бампере, выверную один саморез. Такая простота имеет обратиую сторону: фары воруют. Поотому советуем один из трех богото ее крепления заменить секретской или же просто заквитрять керенск дополичельными гайками — вряд ли злоумышлениикам захочется с инми возиться и

Наружные секции фонарей для замения заим запо синыять (умы, на современных машинах это стало трацинией). Врестовой отверткой выкручныем два самореза и сдвигаем секцию назал строго по ост авто, преоколевая сопротивление двух защелок. Проверые уплотиение жгута порождов – его моги стромуть с посадочного места во время предыдущей замены ламп. Такие случаи известны, в результате в багажнике собирается большая лужа.

К внутренним секциям и третьему «стопу» седама доберетесь, сияв общивку батажикы. Лля этого выковырнаяем сердцевины, подцепив их жалом отвертки, а затем вынимаем тела семи пистонов. Имейте в виду: все лампы сзади бесцокольные!

В целом этот самурай вереи традициям. И предок, и имнешния модель показали себя с точки врения трудоемкости обслуживания весьма достойно. Очевидно, поэтому марка пришлась по луше россиянам.

Благодарим Клуб владельцев Mitsubishi Lancer X (www.lancerx.ru) и компанию «Престиж-Авто» за помощь в подготовке материала.

## 8100 – синтетика без мифологии

Мы продолжаем разговор о профессиональных смазочных материалах МОТИL рассказом о полностью синтетических моторных маслах серии MOTUL 8100.

Моторные масла личейом МОТИL 810 — это 10% синтетнествем масла высожайшего клемета, «Что же тут удивительного? — спросит подроженный читатель. — Вада любом серьей или просизодитель читатель, — Вада любом серьей или просизодитель тиму. Дело в том, что спохившивел практиве гозоваляет налисать на явинитер слои синтетика, досе сели в масле содержится значительная доля минеральных продутствь МОТИL в такие чиры не играге чает, что содержится это чает, что содержими синтетнеского базового масла составляет 100% и ни процентом меньше.

В личейне МОТИL 8100 — десять поодкутов Дая из них — Бел-116 WOZO и. КНЕ ЮУОО — нагото вливаются по технологии зстерои инцепто де иголевливаются по технологии зстерои инцепто де иголевязиость. Полярность обеспечивает высогавшую прочесть защигой маслией питеми на возд детато дия теля», а стабильныя вклюсть защейств на этапе дия теля», а стабильныя вклюсть защейств на этапе дия теля», а стабильный вклюсть защейств на этапе дия теля», а стабильный вклюсть защейств на этапе дия теля», а стабильный разопологий и разоправенный запушающий произрамы. Стагоровые масля МОТИ, идельно применным для мощения станобилей веропейского, американьского и попиского производства мак новых, так и подводиленых.

Помимо эстеровых продуктов в линейку 8100 входят масла X-cess 5W40, X-clean C3 5W30 и 5W40, Eco-nergy 5W30, Eco-clean + C1 5W30, Eco-clean C2 5W30 и X-max 5W30 и 5W40, предназначенные для бензиновых и дизельных двигателей в том числе с турбонаддувом и впрыском. Масла. традиционно для продуктов MOTUL, имеют «говоряшие» названия. Так, например, приставка «Есо» означает, что масло энергосберегающее для владельцев новых иномарок, заботящихся об экономии топлива. А масло с индексом «Х» - наиболее универсальное, оно даёт максимальную защиту двигателя от износа как новых, так и изношенных автомобилей. Масла, имеющие в названии обозначения «С1», «С2» и «С3», удовлетворяют самым по-следним стандаютам АСЕА по вязкости при высокой температуре и высокой скорости сдвига (HTHS), а также по допустимому значению зольности, содержанию серы и фосфора (SAPS), поэтому являются оптимальным решением для современных европейских автомобилей с двигателями «Евро 4»

Шкроині асортимент личейки МОТИ. В 100 позволяет подобрать оттимильное масло для кинкретной модели актомобиля. Это запожено в сажой философии компании. МОТИ. не просто продвет масла эталоного качества. МОТИ. предлагает решения. А очи уникальны для каждой модели двигателя. При использование моторных массле МОТИ. не равитатель подстранявается под масло, а маслю создается под комретный равитать и текнопогом:

Следующий материал читайте в № 9 (28 августа) — рассказ о серии продуктов



Specific: «Каждому двига-







# Зудный день

Почему иной автомобиль ведет себя как вибростенд, рассказывает Анатолий Вайсман.

тчего порой трясет руль, что-то зудит в кузове, гудит под полом... Все это - разнообразные вибрации, о причинах которых спрашивают очень часто. Проблема в том, что источников внбраций множество. Почувствовав тряску, первым делом отметьте, когда она возникает - в движении или при остановке, зависит от скорости или нет, привязана к конкретной передаче или возникает даже ири «нейтрали» в коробке. Не трясет ли машину при торможении? Здесь сразу разделим вибрации на те, что зависят от оборотов двигателя (это легко проверить, когда машина стоит, передача выключена), и те, для которых важна именно скорость движения. Первые связаны с неполадками в двигателе например, вызваны плохой балансировкой маховика или сцепления. Вторые - с неисправностями трансмиссии, колес, тормозов - и имеют место даже при движении машниы накатом. У некоторых вибраций (например, крыльчатки электровентилятора) собственные причины - неуравновешенность крыльчатки или износ электромотора. Отдельные источники вибраций мы рассмотрим сегодня, другие оставим на будущее.

Тормоза, Бывает, что машина беспоконт при каждом торможении - ощущается тряска, отдающая в педаль тормоза. Наиболее вероятная причина - деформированные (обычно покоробившиеся от нагрева в работе) тормозные диски. Довольно часто это «подарок» завода-изготовителя. Диски с некоторыми технологическими отклонениями даже при нагреве, далеком от экстремального, могут коробиться. Дальше - как повезет. Случалось, что на первых сотнях километров эксплуатации машину трясло, владелец уже готовился ехать в сервис... в вдруг тряска исчезала сама собой, двек вновь обретал правильную форму. Но такое везенне, увы, редкость, - чаще дело кончается ремонтом. Хотя проверять биение диска лучше индикатором, в данном случае речь идет не о «сотках» достаточно на вывешенном автомобиле слегка коснуться вращающегося диска каким-нибудь металлическим предметом. Явно чиркнуло, виден меняющийся просвет (часто до 0,5 мм или даже больше) - скорее всего, этот диск придется заменить. Далеко не каждый сервис возьмется за проточку кривых (и то не слишком) дисков.

Но вот особый вид вибрации: от скорости практически не зависит, хотя ее источник - барабанный тормоз, причем геометрия самого барабана безукоризненная. Нажал на педаль, а в ответ неприятная дробь! Часто напасть усугубляется влажной поголой, ездой по мокрым дорогам - вероятно, сказываются особенности трения колодок о барабан. В этом случае очистим его внутреннюю поверхиость, а главное - вроверим подвижность поршеньков цвлиндра. Лействуем пальцами - на педаль лучше не нажимать, вначе поршеньки могут выскочить, а это станет новой проблемой. Если один поршенек закис, а другой «жив», то при торможении одна колодка все больше наирягает, перекаппивает тормозной шит с механизмамв, затем следует срыв, и так происходит вновь и вновь. Автоколебания. Вот вам и дробы! Примерно то же происходит, когда мокрый палец скринит по стеклу. В нашем тормозе вместо нальца - колодка.

Трансмиссия. Частая причина вибраций заднеприводных и подноприводных машин -

Проверяем осевое биение рабочей поверхности тормозного диска. Величина свыше 0,15 мм недопустима, в идеале же она еще меньше.



Трясет двигатель – возможно, виновата одна из опор его подвески. Сначала прощупаем, какие элементы кузова отзываются на вибрацию сильнее



Чтобы вычислить «шумную» опору, даже чувствительного прибора мало. Полезно обладать хорошим музыкальным слухом.



зу после замены крестовины все в порядке, а поз-

же появляется вибрация.

Дело в том, что осевые размеры крестовии могут заметио различаться, а запорные кольца оказаться тоиьше штатиых - такая крестовина очень легко устанавливается, но в работе с нагрузкой постепению смещается, вилки вала становятся несоосимми. А бывают загадки и потрудней. Владелец «Лаисера» пожаловался: на скорости 90 км/ч авто трясет. Безрезультатио балаисировал колеса, менял шины. Тогда я попросился за руль. Действительио, при скорости 90 км/ч возиикала вибрация. Но под сброс газа почти пропадала, как в байках о иеисправиом редукторе заднего моста - «при иагрузке воет, разгруженный молчит». Выходит, дело не только в скорости. Вывесили перелок машины. завели, включили высшую передачу - и увидели, что правый ШРУС по мере раскрутки трясет все сильией. Лишь разобрав узел, обиаружили причину - изиос канавок.

Тряска на месте. Чтобы вибрации двигателя не ощущались на кузове, силовой агрегат виброизолироваи - подвещеи на опорах-подушках. Другими местами (в том числе частями выпускиой системы) касаться кузова он не полжен. Самый простой пример: «троит» мотор из-за отказа свечи, но, благодаря опорам, шума иет. Частота колебаний небольшая - одии импульс за два оборота коленвала. А вот если защита картера касается пошлона или между иими застрял камень, вибрация хорошо слышиа. Тут лучше сразу прииять меры - случалось, что тоикий поддои протирался до дыр. Если опоры исисправиы, элементы кузова начинают отзываться на эти вибрации - особенио в резонаисе, при совпадении частоты собственных колебаний детали и выиуждающей частоты. Если дефектов на опорах не видно, на ощупь проверяем, какие детали передка кузова трясутся сильнее откуда идет вибрация. Теперь фонеидоскопом придирчиво прослушаем опоры двигателя - молчит только совершению исправная.

Недавио у нас побывала «пятиашка», на которой спецы дилерского сервиса дважды меияли по гарантии опоры двигателя, почему-то не трогая задиюю. А именно она чаще всего бывает вииовиицей зудения кузова, в чем мы тут же и убсдились. Пришлось ее менять. Кстати, выбор опор при покупке - серьезиая задача. Тут нужен опыт, иначе не добиться компромисса: нужиы такие, у которых резина помягче, - но не настолько, чтобы сильио просела при установке мотора. ЗР



практически для любого автомобиля - как

обычной, так и повышенной проходимости

- мы можем предложить амортизаторы и

Чтобы благодаря технологии и качеству

BILSTEIN на любом участке дороги Вы смогли

BILSTEIN - удовольствие от вождения.

элементы подвески.

сразу почувствовать



www.bilstein-com.ru

## В десять раз дешевле

Ремонтируя «Форд-Фокус» своими руками, можно немало сэкономить, если проявить рачительность и смекалку, в этом уверен Геннадий Емелькин.

етырехрычажной независимой задней подвеске «Фокуса» ремонт может понадобиться после пробега 100 тыс. км. Первымн обычно разрушаются сайлент-блоки на передних концах продольных рычагов, но разборка нередко выявляет и другие дефекты. Фирменный ремонт - а он только «агрегатный», с заменой рычагов в сборе - обходится в 55-70 тыс. руб. Отдельно меняют только сайлент-блок продольного рычага, связывающий его с кузовом, - прочих шаринров нет даже в списке запчастей. Однако рука не поднимается выбрасывать исправные рычаги только из-за того, что изношены нх резники! Особо высоких технологий здесь нет - проявнв смекалку, сумеете здорово сэкономить. Например, шаринры поперечных рычагов от аналогичной подвески «Мазды-3» подходят к «Фокусу» один в один, часто бывают в продаже и ценой не пугают.

В рассматриваемом нами случае у «Фокуса» тоже первыми износились сайлент-блоки продольных рычагов. Купилн под замену новые (фото 1). В зависимости от фирмы-производителя н аппетита продавца, онн продаются по цене 450-850 (неоригинал) или 900-1300 руб. (орнгинал). Мы отдали за них по 600 руб., ведь неоригинал качеством не хуже. Как правило, те же фирмы поставляют такие изделвя и на конвейеры автозаволов - конечно, с нужной маркировкой.

Ось шарнира двумя проушинами и болтами крепится к кузову, причем при разборке (фото 2) проблем нет, ведь резьба еще на конвейере защищена герметиком, исключающим коррозию. Но чтобы снять продольный рычаг, его надо отсоединить еще и от большого поперечного с шарниром возле пружины подвески (фото 3). Увы, это место так ржавеет, что узел становится неразборным, его остается только резать - в двух местах, по торцам шарнира. А заменим мы его шарниром MZAB-066 от «Мазды-3» (фото 4). Мы заранее купили парочку по 800 руб. Наконец, при осмотре подвески пришли к решению заменить и наружные шарниры малых прямых поперечных рычагов. Для этого купили пару МZАВ-064 по 350 руб. Дополнитель-



- Ось сайлент-блока продольного рычага с проушинами.
- Наружный шарнир большого поперечного рычага.







Сохранить углы установки колес поможет метка.



- Болты крепления шарнира продольного рычага вывернуты.
- Для правильной ориентировки шармира ставим метку.







Верхний малый поперечный рычаг – изо-



- Большой поперечный рычаг. Наружный шариир - возле чашки пружины.
- Здесь была приварная гайка. Больше ие понадобится.





ний малый поперечный рычаг - пря-

но потратнв 60 руб. на болты и гайки с шайбами, полвели итог - 3560 руб. Как водится у самоделыщнков, сама работа бесплатная, а в сервнее пришлось бы немало отдать и за нормочасы.

Добавим для справки: если потребуется заменить сайлент-блок для верхнего (изогнутого) поперечного рычага. то можно купить МZАВ-063, который стонт 400 руб. А внутренний МZАВ-065 для большого поперечного рычага продается по 800 руб

Разбирали подвеску на подъемнике. Перепиливали болты наружных шарниров больших поперечных рычагов компактной ножовкой. Можно это слелать и болгаркой или иными полобными инструментами. Головки всех болтов в подвеске, как и приварные гайки на продольном рычаге и поперечине, одного размера, «на 15», что очень удобно. Не забудьте перед сиятием продольного рычага отсоединить трос стояночного тормоза на барабанном механнзме либо, на дисковом, снять суппорт и подвесить к кузову, чтобы не оторвать тормозной шланг. А ступичный узел отсоединять от прододьного рычага не напо: можно ненароком обломить болты крепления цапфы.

А теперь винмание: перед выпрессовкой старого сайлент-блока маркером отметим правильное положение проушни его оси относительно рычага (фото 5), нначе резнна нового шаринра булет перенапряжена и быстро разрушится. Эскизы оправок для этих операций - на рис. 1. Перед запрессовкой смажем посадочные поверхности консистентной смазкой. Если на шаринре есть буртик, осаживать до него нельзя в гнезде рычага шарнир должен занять среднее положение.

Удаляем старую гайку, приваренную по наружной кромке к продольному рычагу: надпиливаем места сварки и головкой «на 15» просто сворачиваем их. Кстати, такая же гайка на попсречине подвески держится на трех точках сварки (фото 6), их и поллиливать не надо - проворачиваем ее до отрыва. В дальнейшем приварные гайки заменим обычными, но с фиксирующей пластиковой вставкой.

Вернемся к большому поперечному рычагу. Пассатижами или газовым ключом вырвем ржавое содержимое нз наружной обоймы - н выпрессуем ее из рычага, воспользовавшись оправкамн по рис. 2. Здесь потребуются также дистанционные проставки длиной 28-29 мм н внутренним дпаметром 38 мм нх ставим враспор между пластина-

ми рычага, чтобы те не погнулись. Проставки мы изготовили из полходящей трубки, подпилив по месту - размер тут не строгий.

При запрессовке нового шаринра фаска на его наружной обойме должна быть направлена к пластине рычага она поможет ему сцентрироваться. Ну а если придется менять внутренний шарнир большого поперечного рычага, сначала поставни метку (фото 7) на полрамнике и шайбе регулировочного болта, чтобы потом было легче отрегулировать углы установки колеса. Подбирая оправки, учтите, что наружный диаметр этого шарнира меньше - 33 мм.

Внутренние шарниры больших поперечных рычагов у нас оказались нсправны; их не трогали - и этим сохранили углы установки колес.

Что касается малых поперечных рычагов - изогнутого (фото 8) и прямого (фото 9), то к ним купить даже маздовские сайлент-блоки обычно сложней. Как уже сказано, нам поналобилось заменить только наружные шарниры малых прямых рычагов. Прв этом воспользовались оправкой по рис. 3. Если бы пришлось менять шарниры изогнутого рычага, подошли бы оправки, изображенные на рис. 2. Ну а если нет нужных сайлент-блоков, пойдем на крайнюю меру - купим рычаги «Фокуса» в сборе. Малые стоят по 1800-2800 руб., большой поперечный -ло 3500-4700 руб.

Что касается болтов крепления рычагов, то мы купили отечественные M12×1,25 с классом прочности 8.8 (маркировка на шляпке болта) от автомобилей ВАЗ. В прилачу - гайки с пластиковыми вставками и шайбы. В соединении пролодьного рычага с большим поперечным нужен болт длиной не менее 80 мм. остальные - 70 либо 60 мм. Проверяйте по месту: болт не должен за что-либо цеплять. Цены в магазинах - примерно 10 руб, за болт, 5 руб, за гайку н 5 руб. за шайбу. Как ни странно, на стихийных базарах все это дороже!

Подведем еще один итог. Случись менять даже все сайлент-олоки, это дело, с учетом разброса цен, обошлось бы примерно в 7600 руб. При покупке части рычагов в сборе - несколько дороже. Но в любом случае ремонтировать подвеску самостоятельно гораздо дешевле, чем на фирменных СТО. Лаже пля регулировки углов установки колес не спешите на первую встречную СТО, ведь эта услуга у офицналов стоит от 2100 до 3500 руб. - разброс немалый!



1. Оправки для выпрессовки (запрессовки) сайлент-блока продольного рычага.





Ø35

# Видит око, да зуб неймет!

Как самому правильно натянуть ремень генератора «Калины» и сэкономить на сервисе, рассказывает Борис Ездаков.

ладельцы «калин» порой сетуют на малый срок службы поликлинового ремня привода генератора. Неужто тут ему живется хуже, чем, например, в «десятке»? Генератор теперь жестко закреплен на двигателе, а натяжение ремня регулирует дополнительный ролик. Все бы ничего, вот только на живой машине доступ к ремню и ролику, мягко говоря, затруднен и верно оценить его натяжение обычными способами не удается.

Можно, конечно, пощупать рукой нижнюю ветвь ремня, но моей руке злесь тесно - как вслепую понять, насколько он натянут?! Опыт показывает:



Привод генератора. На снятом двигателе доступ к нему отличный.

На правах рекламы

ремень чаще всего перетягивают. Из-за этого он быстро ветшает, растрескивается, сильно нагруженные подшипники генератора и ролика шумят и изнашиваются. Конечно, срок службы недотянутого ремня тоже сокращается - он излишне проскальзывает.

Как же объективно проконтролировать натяжение ремня? Вот мой способ. Ключом «на 19» ослабляю контргайку натяжного устройства и свинчиваю на один-два оборота. Затем надеваю на шестигранник регулировочной шпильки доработанный накидной ключ «на 8» - с углублением для крючка динамометра. Углубление сделано на расстоянии 90 мм от оси шпильки. Теперь динамометром поворачиваю ключ против часовой стрелки - если для этого понадобилась сила больше 2 кгс, ремень перетянут. В этом случае ослабляем натяжение и, переставив ключ на шпильке, натягиваем ремень, поднимая усилие по 2 кгс. Остается затянуть контргайку. Этот способ не раз проверен. Кстати, обратите внимание на кронштейн натяжного родика: он поворачивается на двух пластмассовых втулках и, если нет хотя бы одной, ролик перекашивается (так было на моей машине). В пролаже втулок не найти, поэтому мне пришлось взамен нее поставить отрезок подходящего пластикового шланга. 30



Приспособление готе

Знай меру!



## УПЕРПОТЕНЦИЯ В ЛЮБОМ ВОЗРАСТ

Мне 49 лет. Семья, работа - все есть. Угнетают только проблемы с сексом. Потенция уже не та, да и желание как-то угасает. Что же делать? Как оставаться мужчиной?

Известно, что количество тестостерона - гормона мужской молодости и половой силы - убывает с возрастом в среднем на 3-4% в год. Это приводит к

снижению полового влечения и ухудшению эрекции. Избавиться от сексуальных проблем помогает малазийский корень Тонгкат. Тонгкат - древнее растение,

прославившееся своей удивительной способностью стимулировать мужскую эрекцию и улучшать мужское здоровье.

В 1999 году журнал "SundyTimes" назвал это растение "азиатской виагрой". Сегодня препарат на основе легендарного корня называется Тонгкат Али Плюс.

Консультация специалиста и приобретение по тел. "горячей" линии 8-800-200-0202. www.aliplus.ru ож бесплатный для любого региона. Конфиденциальность обращения гарантируется, не наличеся лекарством Гос рег № 77 99 23 3 У 960 2 09 от 05 02 2009 г

Тонгкат Али Плюс является 100% натуральным растительным препаратом, повышающим выработку половыми железами тестостерона в 4.5 раза! Таким образом, он омолаживает мужской организм, обеспечивает мужчине любого возраста сильную, длительную и устойчивую эрекцию, продлевает половой акт, усиливает влечение и оргазм. Кроме того, немаловажно, что Тонгкат Али Плюс увеличивает размеры полового члена.

Тонгкат Али Плюс является не только эффективным сексуальным стимулятором, но также улучшает иммунитет. кровообращение в малом тазу, помогает бороться с аденомой, простатитом и инфекциями мочеполовой сферы.

Препарат абсолютно безопасен, даже при употреблении сапкоголем

Помните, для приема Тонгкат Али Плюс возрастных ограничений нет!

## Не плюй в колодец

Как, меняя свечи на двигателе, не насыпать в цилиндры грязь, рассказывает Борис Ездаков.

а некоторых могорах замена свечей - спокная работа; разбирать польмашины, не имея достаточных навыков, дело рискованное. Но обычно свечи перед глазыми, бери ключ и откручивай. Однако и тут сеть подводиные камии. К имой свече доступ неудобный, а ссли еще затинута чуго да приторела, недолог и сломать. Но это тема отдельная, сейчас поговорим оболее простъм, но важим вещах.

Резьбовое отверстие в головке при вывернутой свече, как открытая рана, куда могут попасть опасные микробы - песчинки, коих немало скапливается в колодцах свечей. Небрежно отвернешь - песочек тут же посыплется в цнлиндр. Если песок иопадет внутрь, владелец авто поначалу ничего не заметит поедет как ни в чем не бывало. Но капля камень точит. После нескольких небрежных замен на зеркале гильз цилнидров появятся царанины, компрессия начнет падать, расход масла - увеличиваться, а свечи из-за нагара придется менять еще чаще, добавляя в цилиндры новые порции абразива.

Поэтому прежде, чем вывернуть свечу, стоит принять меры профилактики. Отвернем ее на два-три оборота, очистим щеткой, хорошенько пролуем сжатым воздухом, капием в резьбу немного масла или жидкости WD-40 (чтобы пригоревшей свечой понапрасну не портить резьбу в отверстни головки) и лишь после этого попностью вывытизы. Для продувки понадобится шинный насос (лучше ножной) либо компрессор с хорошей производительностью.

Если нет насоса, смочим грязь вокруг сисчи густым маслом нии закимнибудь эластичным клеем, способным связать песчинки. Выверуиз старую свечу, тщательно очистим резьбовое гнездо – илишь нетото вкрутым новую. При этом постараемся полубокзавериуть е самым чутким инструментом – пальцами. И лишь в копце – сисчным ключом. Сисшить себе дороже, ведь сряванот резябу не потому, что альжиний головы маткий, а из-ав невинмательности. Пошла свеча с перекосом, не по резьбе, – вот и проблема!

Но лучие воке избаниться от песа под слечами. Сометов на эту тему было немало. Вот мой вариант: от резинового шланта внутренным диаметром 18 мм и наружным 26 мм отреза четърре униотицтовных кольца по 6 мм выстоті, маден их на цениндрические поверхности слечей инже цистиграннимов – и заверуна в педа. Кольца плоти око, не праверуна в педа. Кольца плоти слеч не произвътуть. Доже после посъдок по мограм просенкам в коподцах под по-мечами чисто. Перел тем как их вывеснуть, просто щеткой сметаю с них грязь. Перегрева свечей опасаться не стонт, ведь львиная доля теплоты отводится от них в головку блока, а не в воздух.

К-тати, тепловые характеристики спечей обіжно извастив - годится ли они для вашего двигатов, в хорошем магазние подсажут. А вот захор между электродами спечи к калипьному числу электродами спечи к калипьному числу отношения не мыест. Он зависит от стемы зажитания. Например, с маломещной контактной системой вазомской окадастивно то всего 0.5–0.6 мм. Куптили спечи с захором 1 мм. – уменьщите сто до норямь, иначе перебоев в работе мотода не избежать. А какой зазор и умеси для вашего авто, отлегит руководство по экстилуатации автомобиля или дирет. 3 р



Резиновое кольцо плотно сидит на свече.
Температуры не боится – проверено!

 Уплотнения надежны. Если нужно вывернуть свечи, просто стряхнем с них песок.



На правах рекламы

Новая серия щеток стеклоочистителей ACDelco под современные поводки

За последние три-четыре года заслуженную полужирность среди заголюбителей синскали як казываемые бесаризасные щетки стеклоочислителера за полужирность бусповлена как утановкой подоных щеток на автомобильных сборочислителера загомобильных спормочных коневиерах, так и загичительным преимуществами бескаракеньищеток перед своими стандартными предшественницями – кархостиями щетками.

Один из лидеров на российском рынке бескаркасных щеток - торговая марка ACDelco в числе первых предложила специальную серию щеток премнумкласса = Flat Blade FS300 . FS700 - с наборами универсальных адаптеров, перекрывающую потребность в стеклюочистителях 90% автомобильного парка.

Однако многие автолюбители сегодня сталкиваются с серьезной проблемой, решив заменить на своем

автомобиле «дворники», так как на некоторых современных моделях установлены новые, так называемые «лапковые» поводи стеклоочиститьлей, к которым не подходят универсальные адаптеры. Такие поводки часто встречаются на новых моделях Audi-VW Group, BMW, Land Rover, Citroen, Peugeot и D. малок

Предвоскищая подобные трудности, ACDelco в 2008 году выпустила новую сврию бескаркасных щеток стеклоочистителей «Flat blade FS400V ... FS700V», в комплектацию которых включены специальные адаптеры для «лапковых» поводков.

Сегодня эта серия стала доступной и российским потребителям, будучи пока единственным выходом для владельцев автомобилей, оснащенных такими поводками стеклоручестителей



Официальный Дистрибьютор в России ACD Co., Ltd. (495) 983-0030, www.acdco.ru

### Зазорная тема

В ГРМ немало загадок. Виктор Слесарев знает правильные ответы.

ому-то, чтобы считать себя настоящим автомобилистом, достаточно запомнить, гле на машине лючок бензобака. Но есть н те, кому хочется знать больше. Сеголня поговорим о газораспределительном механизме, самом простом, без автоматических компенсаторов зазоров - его периолически приходится регулировать. Пело, в общем, нехитрое, но есть в нем подводные камни, не ведая о которых затевать эту работу рискованно.

Детали ГРМ - нз разных материалов, да и нагреты при работе двигателя неолинаково. Поэтому зазоры в при-

Выпускные клапаны со следами перегрева,

головка деформирована.

воде ГРМ при работе двигателя во много раз меныпе, чем при регулировке. Например, там, где на холодном было 0,35 мм, на горячем останется всего 0,01 мм. И хорошо, если останется! Стоит чуть «пережать» клапан при регулировке - и на прогретом двигателе зазор может вовсе исчезнуть. Тарелка клапана перестанет гарантированно садиться на седло н прогорит. Чрезмерный же зазор будет раздражать своим стрекотом и чреват повышенным износом ГРМ. Регулировка полжна быть ювелирной! Разумеется, у каждого типа двига-

теля свои зазоры. Как правило, ручную



Выпускной клапан был зажат, отчего и разрушилась тарелка.

регулировку рекомендуют делать при температуре 15...25°С - как на конвейере. Это уменьшает риск ошибки.

#### шире шелы

Перел вами схема привода ГРМ. Примем размер А равным 128 мм при температуре 20°С. При нагреве до 100°С он вырастет на 0,25 мм (температурный коэффициент линейного расшпрення алюминия - около 0,000024 град 1). Зазор при регулировке выпускного клапана DE = 0,35 мм. После нагрева головкн точка Е подинмется не на 0,25 мм, а примерно на пару «соток» меньше из-за расширения кулачка. В птоге размер С увеличится со 110,35 примерно до 110,58 мм.

Выпускной клапан спльно нагрет, причем в 110-миллиметровой групне деталей В температуры распределены неравномерно. Тарелка может светиться красным - тут градусов 800 и выше. Стержень в выпускном канале почтн так же горяч, но ближе к втулке ннтенсивно охлаждается, а под толкателем у него всего градусов 100-120. Изучать это в тонкостях не будем - условнися в прикидочном расчете, что средняя по длине температура равна 450°C. Хотя температурный коэффициент удлинення стали вдвое меньше, чем у алюминня, размер В вырастет со 110 до 110,56 мм. Значит, на работающем двигате-



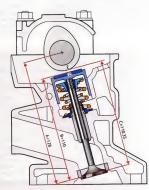
Если пружина клапана села или сломалась, он закрывается медленней, не успевает уйти от прибли жающегося поршня и может согнуться.

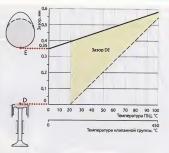


ляется ростом размеров А, В и С. В нашем примере A = 128 mm, R - 110 MM C = 110,35 MM. Каждый из них увеличится в соответствии с изменением температуры и характеристиками материалов, установленный при регулировке зазор ьшится до рабочего значени:

 Влияние нагрева деталей на зазоры в ГРМ опреде-

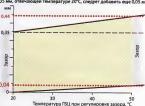






При прогреве двигателя от 20 до 100°С зазор 0,35 мм, установленный при регулировке ГРМ, уменьшается более чем в десять раз. В случае перегрева двигателя и его ГРМ зазор может исчезнуть, что станет причиной поломки.

При регулировке зазора на теплом (50°С) двигателе к величине 0,35 мм, отвечающей температуре 20°С, следует добавить еще 0,05 мм.



ле зазор DE уменьшатся до величины 110,58 – 110,56 = 0,02 мм, что и показано на рисунке. Но не сочтите это инструкцией – ведь мы «назначали» температуры очень вольно.

При сжатии и рабочем ходе клапана должны гарантированно садитыся в седла, поэтому зазоры в РРМ не зажимают до нуля. О том, что это случалось, говорят потертости на крутаю затылке крулака. Так, некоторые считают, что при спишком поспешном старте машины после пуска в моря головка блока прогремается медленней клапанов — и сама кратковременно их «зажимает». Холодным клапанам это ничем не грозит.

Ретупировка зазоров «по минимуму» опасна: мотор может услаждать слух мягкой работой, но боится даже леткого перегрева. Прикиньте: уже при ретупировочном зазоре 0,33 мм ссть риск зажать клапан, особенно если температуры будут еще выше.

Охлаждение выпускного клапана, - непростая задача. Когда он открыт, тарелку и нижнюю часть стержня омывают раскаленные газы. Пока тарелка плотно садится в седло, она отдает ему немало своей теплоты, ведь большую часть времени клапан закрыт. Остальная достается направляющей втулке, маслоотражателю, толкателю и другим деталям привода. Но если зазоры занижены, клапан, начав перегреваться, выберет их до нуля. Рабочая кромка начнет обгорать. Мошного процесса эрозии даже жаростойкие наплавки не выдерживают. Такие ошибки в регулировках ведут к повреждению мотора.

Кстати, первому пуску холодиого мотора заниженные зазоры не мешают – в это время компрессия в норме. Но в рабочем режиме клапан начнет обгорать, на пониженных оборотах возникнут перебов, но при их росте потери меныпе – цилиндр кое-как работает. При этих симптомах мотор надо немедленно ремонтировать, иначе одной заменой клапана не отделаетесь. Завышать зазоры тоже не следует:

мощность падает, расход топлива и масла растет, а сильный стук клапанов означает, что клапан отскакивает от седла, вибрируст, превращает кулачок в граненый, отчего износ IPM еще сильней.

Если температура головки блока от личастко от «коматной» градусов на десять и больще, что бъявает при ускоренной регулировке не совсем остъящего двитателя, температуру непреръвню контронируют. Например, при 50°С по сравнению с 20°С клапан с его дегалями удлинится меньик, чек головка блока, примено билъ и установочный захор – вместо дъж потребуется 0,40 мм. Заявящись двитателем, находившимся долго в продосументо правже, тоже не забудате о поправжах. Пренебречь вми – серканая опинбал.

На правах рекламы



Наш адрес: 354209, г. Сочи, пос. Вардане, ул. Львовская 8/5, пансионат «Шексиа» Тел./фико (6522) 58-96-00, 69-96-01, (495) 745-77-04 (ОТДей наркетинга и продаж) E-mail: shekana 8 shekana.ru Internet: http://www.shekan Савиторон-сурортное личение, оздоровительный стдых, озмейный отдых и конгресо — турко меновог «Цено», современый заубный конговсе веролейского рокум. Роспоские в выполняем в чистением чести менового чистением предоставляем пр

СИСТЕМА «ВСЕ ВКЛЮЧЕНО»: 3-разовое питание в ресторане по системе шведского стола, в барах: холодиме закуски, мороженое, кофе, выпечка, оледости, олабодихогольные и безалкогольные напитим.

экскнять респлагает надвишенской базой и розвитой инфрактурктурой; крытый плавательный комплекс с элементами замариа, отпритытий безовей», соботвенный оборудований плак, розвижательный центу, соортенный и этогом вторае импексы, экскуровонное обслуживание. Бизнео-услуги для проведения конференций, овыхнаров, деловых остреч,



## В цветах радуги

Спектр неисправностей «КИА-Спектра» рассматривал сквозь призму статистики Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

КАЖДЫЙ автомобиль имеет недостатки, «Спектра» не исключение. Зная о иих, легче выбрать на вторичном рынке приличиый экземпляр и проще содержать его затем в ходе эксплуатации.

Цены на трехлетние экземпляры с механикой - от 230 тыс. руб., с автоматом - от 260 тыс. Удивительно, но шестилетние авто лишь немногим дешевле - от 220 и 250 тыс. руб. соответствеиио. Очевидио, модель пользуется спросом. А вот среди угонщиков «спектры» непопулярны. Тем ие менее многие иовоиспеченные владельцы спешат поставить дополиительную сигнализацию.

ОХОТНИК за легкой наживой - устаиовщик сигнализаций, иаспех вжививший чужеродную электронику в штатиую проволку, может подложить вам свинью. И дело ие только в небрежных скрутках проводов, которые быстро окисляются и приводят к сбоям в работе самой сигнализации и топливиого иасоса (его цепь блокируют чаще всего). Не терпит халтуры блок салонной электроники. Подключившись к иему кое-как, например, чтобы задействовать функцию автоматического подъема стекол, можно сжечь сам блок. Если это случилось после истечения гарантии иа установку, то менять его предстоит за свой счет - 5 тыс. руб. убытка.

Коммутационный блок, что стоит под капотом, нередко иачинает капризинчать после 100 тыс, км - слабеет хватка наконечииков силовых контактов, отчего они перегреваются и подгорают. При первых сбоях, скажем, в цепи обогрева заднего стекла или прикуривателя сиимите блок, разберите его и подожмите контакты-«мамы» на концах токоведущих пластии. Такого ремонта хватает иадолго - провереио. Если запустите болезнь, прибор со сгоревшими дорожками придется менять.

ЖЕЛАЕТ ли фирма КИА таким образом подчеркнуть иадежиость мехаиических трансмиссий, доподлинию не известио, но с поставляемыми из Кореи автоматическими коробками передачв последнее время иу просто беда. Быва-



 Основная претензия к эргономике: запрокинутая подушка сиденья затрудняет работу педальк сцепления, а продублированную в милях шкалу спидометра читать неудобно.



ет, разваливается муфта переднего хода, тогда машина просто не едет. Частенько воют планетарные ряды и изнашиваются фрикционы. Порой агрегат встает в аварийный режим, оставляя включенной третью передачу, - сбон механики в гидроблоке. В этих случаях готовьтесь к дорогостоящему ремонту. Если переключение с первой передачи на вторую стало происходить с заметной задержкой и ударом, то вам повезло. Этот дефект устраняют регулировкой штока, не разбирая коробку. Еще одно «везение» - отказ электромагнитных клапанов, ведь для их замены надо лишь снять поллои.

Дилеры, отдадим им должное, распознают болячки даже по вторичным признакам и ремонтируют коробки с закрытыми глазами. Но что толку, если нет качественных запчастей! Ходят слухи, что автомат F4AEL-К иынче собирают в Китае, отсюда, дескать, и проблемы. Посмотрим, что на это ответит представительство КИА. Пока из-за нехватки нормальных запчастей мастера вынуждены собирать один агрегат из нескольких - лишь тогда клиент покидает сервис более или менее надолго. Мораль: при покупке машины с автоматом не экономьте на диагностике!

С механикой проблем куда меньше, но тоже случаются. Так, может открутиться крепеж механизма выбора передач, при этом рычаг болтается, а передачу ие включишь. Норой включаешь вторую, а коробка сопротивляется и хрустит - признак кончины синхронизатора. В обоих случаях без ремонта агрегата не обойтись, но по сравнению с починкой автомата это копейки. Бывает, подтекают сальники приводов или штока переключения передач - с этим, как правило, можно ездить история модели

- 2000 год. Париж. Дебют «КИА-Сефия III», получившей имя «Спектра» для корейского рынка. Кузов: седан. Двигатели (все бензиновые, Р4): 1,5 л, 65 кВт/88 л.с. или 79 кВт/108 л.с. (отличия в настройках); 1,6 л, 74 кВт/101 л.с. или 85 кВт/116 л.с. (отличия в настройках): 1.8 л. 84 к8т/114 л.с. или 91 кВт/125 п.с. (отличия в настройках): 2,0 л, 101 кВт/138 л.с. Привод передний. М5 или А4.
- 2001 год. Незначительный фейслиф-
- 2004 год. В Детройте представлены седан и хэтчбек для американского рынка. Крэш-тест IIHS: отмечен неудовлетворительный уровень безопасности - датчики на манекенах зафиксировали значительные перегрузки, кузов во многих местах разошелся по швам. Сборка опытнопромышленной партии машин в России на заволе в Ижевске.
  - 2005 год. Повторный крэш-тест IIHS: уровень безопасности признан достаточным. Рестайлинг: изменились решетка радиатора, бамперы, оптика, задняя панель. Начало промышленной сборки модели с двигателем 1,6 л, 101 п.с. в Ижевске.
  - 2006 год. В Корее модель снята
  - с производства • 2009 год. Дальнейшая сборка авто
  - в России пол вопросом из-за высокой цены машинокомплектов, поставляемых из Кореи.

еще 20-30 тыс. км, регулярно контролпруя уровень масла по шупу и дожидаясь, пока не потечет всерьез. К сцеплению претензий нет, 120-130 тыс. км оно лержится.

ЗНАТЬ о том, что завод сократил срок замены ремня ГРМ с 60 до 45 тыс. км полдела, этот регламент надо неукосиительно соблюдать. К 40 тыс. км могут заметно подвывать ролики, но до регламентной замены онн, как правило, лержатся. А вот с помной - как повезет. Обычно она дотягивает до второй замеиы ремня, однако в последнее время качество узла заметно ухудшилось. Услышав посторонний гул в приводе, немедля установите его источник. Если это помпа, срочно меняйте, иначе, заклинив, срежет зубья ремня и, как следствие, загнет клапаны. Тогда серьезного ремонта мотора не избежать.

#### РЕМОНТ И СЕРВИС В ДЕТАЛЯХ КІА SPEKTRA (2000-н.в.)



40:60. Однако пользоваться отсеком надо с умом; от перегрузки пострадают задние ступицы.

Отказал электромагнитный клапан в АКП? Повезло! Ведь устранение других поломок обой дется в кругленькую сумму. Кстати, сняв поддон, проверьте, нет ли на дне мусора - первого признака скорого ремонта.



СТОИМОСТЬ ЗАПЧАСТЕЙ У Д	ИЛЕРА
Запчасть	Стоимость, руб."
Крыло переднее/заднее	6200/16 500
Накладка бампера передиего/ заднего	16 000/12 500
Блок-фара/фонарь	10 000/8200
Kanor	14 400
Оильтры масляный/воздушный/ гопливный/салонный	240/600/1000/1800
Блок салонной электроники	5000
Свечи зажигания, комплект	800
Радиатор охлаждения двигателя (АКП/МКП)	15 700/11 000
Задняя ступица (тормоза дисковые/барабанные)	3670/3450
Сцелление, комплект	6260
Тормозные диски передние/ задние (барабаны задние)	7000/6400 (5600)

 Самые популярные моторы – A5D объемом 1,5 л и S6D 1,6 л (на фото). По сути, агрегаты тре буют лишь регулярной замены масла и деталей ивода ГРМ. VIN отмечен кружочком



В пелом явигатели повольно належны и каких-либо сюрпризов в эксплуатации, как правило, не преподносят. Единственное, что не устраивает многих владельцев, - вялый разгон, особенно на машинах с МКП. При троганье мотор раскручивается как бы нехотя. Новая программа блока управления двигателем, которую предлагают многие официальные дилеры, лишена этого недостатка, не дает побочных эффектов на других режимах работы мотора и немного снижает расход топлива.

Следите за уровнем охлаждаюшей жилкости! Она может подтекать по завальцовке основного радиатора - неприятно, но полбеды. Хуже, если дал течь радиатор отопителя. Вопервых, поменять его - разобрать полсалона, а во-вторых, даже при незначительной течи откладывать ремонт себе дороже: могут пострадать блок управления двигателем или моторедуктор заслонки печки, расположенные ниже по течению. Еще больше не повезло, если потерял герметичность отопитель нового образца - такие пошли примерно с 2007 года. Там радиатор отдельно не поменяещь, только в сборе с фрагментом корпуса, отчего запчасть почти втрое дороже (15,6 против 5,8 тыс. руб.).

ГДЕ булькает при повороте руля, дилеры скажут с ходу - в обратке ГУР. Прямо в магистрали стоит жиклер, отверстие в котором зачастую выполнено очень грубо. Стоит сиять облой и фаски по краям, как неприятные звуки исчезнут. Остальные проблемы в рулевом механизме нетипичны и носят случайный характер. Рейка течет редко, наконечники служат долго.

Нет особых претензий и к подвескам. Спереди через 40-50 тыс. км меняем стойки стабилизатора - типичный расходник для многих авто. Бывает, стучат амортизаторы - проверьте затяжку гаек штоков, которые порой удается подтянуть чуть ли не на полоборота. Сами амортизаторы неплохо переносят тяготы и лишения, достающиеся им от колдобин наших дорог. Шаровые опоры, сайлент-блоки и втудки стабилизатора тоже держатся молодцом и редко требуют замены до 150 тыс. км.

Слабое звено - ступичные подшинники задних колес, представляющие со ступицей единое целое. Особенно плохо они переносят нагрузки, вызванные установкой легкосплавных дисков. Их вылет, как правило, меньше, чем

у штатиых (колеса выпирают больше). а на большем плече усилия, естественио, возрастают. С остальными элемеитами задией подвески проблем, по сути, ис бывает. Не забывайте только и здесь регулярио проверять углы установки колес и берегите поперечные тяги, сдавая машину задинм ходом.

Передине тормозные колодки служат 30-40 тыс. км (АКП/МКП), дисков хватает на 90-120 тыс. км. Сзади могут стоять или барабанные, или дисковые механизмы, а с 2007 года - только дисковые. Барабанных колодок хватает на 90-100 тыс. км. однако это не повод до той поры о иих не вспоминать ие забывайте о чистке и смазке мехаиизма распориой планки. Ииаче и ручиик закисиет, и барабаны из-за глубоких бороздок менять придется. Дисковые колодки изиашиваются очень быстро через 15-20 тыс. км. Если упустите момеит, придется покупать иовые диски. В обычных условиях последиие весьма живучи: их ни разу не меняли по причине естествениого изиоса даже при пробеге свыше 150 тыс. км.

сидит, бывало, пассажир на заднем сиденье и горюет - не может выйти, поскольку дверь ие открыть ин изиутри. ии снаружи. Одио время такой дефект был массовым - соскакивала тяга в замке. К остальной арматуре кузова, как и к иему самому, замечаний нет. Краска держится стойко, причем и у корейских, и у российских машии.

Крэш-тест «Спектры» в Европе ие проводили, есть только результаты испытаний по американской метолике IIHS. Она ие предусматривает присвоения баллов и звездочек, однако представление об уровие безопасности молели все же дает (см. Историю модели).

ФАЗАН... Эта птичка с цветастым опереиием никак ие вяжется с виешностью серенькой «Спектры», зато подходит к «радужиому» названию. Но техническая иачиика машины, пусть ие самая современиая, заметных хлопот в эксплуатации ие доставляет. Разумеется. если сопоставлять ее с начинкой конкуреитов и помнить о том, что в этой рубрике мы не поем дифирамбов. Жаль лишь, что теплые тоиа спектральной палитры иесколько подпорчены темиофиолетовыми мазками капризного автомата.

> Благодарим «Автомир» на Алексеевской» за помощь в подготовке материала.



Не ждите, пока этот блок перестанет мутировать энергоемкие цепи! Каждые 80-90 тыс. км снимайте его, разбирайте и поджимайте контакты, тогда прибор прослужит долго.



Это и есть все расходники для ходовой – передняя стойка стабилизатора да задняя ступица. Другие детали подвесок вряд ли потребуют замены до 150 тыс. км.

🍣 Резонатор старого образца нередко расходится по швам. Не спешите его менять, просто заварите шов, поскольку деталь нового образца хотя и имеет тепло- и звукоизоляцию снаружи, но бубнит заметно громче.



# ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

(WOLOD-LECL)	
Диагностика ходовой части/ тормозов	500/300
Замена масла и фильтра двигателя/при наличии защиты моторного отсека	600/790
Замена ремня ГРМ	3600
Ремонт подкапотного коммутационного блока	от 3000
Ремонт резонатора (сварка)	1500
Замена радиатора отопителя	7500
Перепрошивка блока управления двигателем	4500
Замена тормозных колодок переднях/задних барабанных (дисковых)	800/1200 (800)
Регупировка углов установки колес	1500
Нормочас	1500

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ

НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ	Copper Front				
3amami*	Сумма, руб.				
Затраты* (ремонт и ТО у дилера)	1,6 MKIT	1,6 AKI			
Средняя цена трехпетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	281 000	308 000			
Стоимость ТО за пробег 75—150 тыс. кы включительно (с расходниками)	79 600	79 000			
Вероятные затраты за пробег (деталь с заменой)	75—150 тыс. и	м			
Радиатор охлаждения двигателя	12 200	16 900			
Помпа	52	100			
(тонки стабилизатора переднен подвески (две замены)	63	100			
Сцепление	13 200	-			
Ремонт АКП	-	70 000			
Тормозные диски и колодки передние	9700				
Колодки передние (три замены)	75	00			
Тормозные барабаны и колодки задние	87	00			
ОТОГО	423 400	511 300			
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	250 000	262 000			
Потери за три года эксплуатации (сумма затрат на авто за вычетом его продажи)**	173 400	249 300			
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	10,5	11,2			
Расходы на топливо (A92, 17 руб./n)	133 875	142 800			
Стоимость 1 км пробега***	4,0	5,0			
Возможные дополнительные з за пробег 75—150 тыс. км (дета	атраты ль с заменой	)			
Раднатор отопителя старого образца	133	800			

or 3000 4480

or 7000

## Порочный круг

За ответ на задачу № 17 «Кризисный конь» Игорь Ченакин из Ростовской области получает от торговой компании ЗАО «РИК» автомобильный GPS-навигатор NTW (модель GN-C 430) в комплекте с кардридером Microsonic. Подробности на сайте: www.r-i-c.ru.

апомним, что огорчило героя задачн № 17. Сохранив на передией оси «четверки» шины 165/70R13, на запиюю он поставил М-145 от 412-го «Москвича», размером 6,45×13, - и машина потеряла устойчивость, иачала «плавать» по дороге. Охотиик провернл все, что мог, неполадок не обиаружил - н, не поинмая причины такого поведення автомобиля, обратился за помощью к зиатокам.

Вот самые лакоинчные ответы: «О чем говорить, когда шины нештатные!» или «Посоветуйте чукче поставить нормальные шины и не задавать глупых вопросов». Вот как бывает: умиый знает ответ, но поделиться ие хочет! Впрочем, писем от тех, кто пытался копиуть глубже, мы получили куда больше. Например: «Шина М-145 с диагональным каркасом - вроде надутого резинового бублика, у нее отношение высоты профиля к ширине почти один к одному...», «Статический радиче этой шины примерно на 22 мм больше, чем v радиальной 165/70R13, из-за чего приподнимается задок кузова». Ссылаясь на эти факты, люди выиосят вердикт: «Кастер - угол продольного наклона оси поворота управляемых колес уменьшается почти до отрицательного, эффект их стабилизации исчезаem». Так ли? Если заднюю ось поднять иа 22 мм, то при колесиой базе 2424 мм кузов иаклоиится вперед на полградуса. Но для вазовской «классики» допускается значение кастера от 2,5 до 5 градусов - очень просторный допуск! Миогие приподнимали кузов проставками, и при штатиых шинах особых проблем не возникало. Потери устойчивости, как у чукотского передовика, не было.

Хорошая курсовая устойчивость машнны - это ее способность сохраиять заданиую траекторню движения при воздействии порывов ветра, толчков от иеровностей дороги и т. д. Эти качества во миогом зависят от деформации шин. На повороте шина катится по дороге не в плоскости вращения, а под некоторым углом к ией - с боковым уводом. Процитируем победителя: «Усилия,

приложенные в поперечном направлении, вызывают упругую деформацию шины и смещение пятна ее контакта с дорогой, причем каждая последующая точка соприкосновения лежит дальше от центра поворота, чем предыдущая».

Боковой увод зависит от особеииостей шины. У раднальной, в отличие от диагональных, очень мощный брекер - силовой пояс под протектором, часто металлокордиый, который отвечает за правильную работу коронной части протектора. Вообразите в основанин протектора гибкую стальную леиту, свернутую в виде обода. С иею контакт шниы с покрытием отличный, ио в горизонтальной плоскости эта лента почти ие деформируется. Силовой набор брекера иапоминает сетку из перекрешивающихся стальных тросиков - это, коиечио, ие сплошная стальиая полоса, ио работает почти так же. А вот протектор диагоиальных шин при боковых иагрузках легко сминается в плоскости дороги - увод в разы (!) сильиее, чем у рапиальных.

Если боковой увод передних и задних шии одинаковый (иапример, оин штатные радиальные), то автомобиль устойчив, у него иейтральная (или близкая к ией) поворачиваемость. Управление на повороте - оптимальное. В движеиин по прямой при ровиом боковом ветре автомобиль может постепенно смещаться, ио это легко парировать рулем.

Иная ситуация, когда на передней оси радиальные, а на задней - диагональиые шины! Получаем избыточную поворачиваемость. На любое воздействие







нзвне - порыв бокового ветра, толчок иа бугорке дороги и т. п. - машина отвечает стремлением загнуть едва возникшую траекторию еще круче - и иавстречу источнику боковой силы! Вот это уже бена. Лело в том, что к боковой силе (иапример, вызваниой ветром) на новой траекторни добавляется центробежная сила. Вместе они создают порочный круг: увод все больше, траектория круче, центробежиая сила растет... Вовремя не вмешаешься - ждн заиоса. Машина иеустойчива, при повороте руля в другую стороиу оиа такая же нервиая.

Пругой вариант - поставить M-145 на передок, а радиальные шины сзади. В этом случае машниа стремнтся распрямить траекторию движення - для прохождения любого поворота приходится «добавлять руля». У исе иедостаточиая поворачиваемость, что в общем случае водителя мало иапрягает врял ли большинству из нас иужна такая острота управления, как в формуле 1. Запас устойчивости отменный. Так, при порыве ветра машина отклоияется «под встер» - н возникшая центробежиая сила уже не складывается с силой ветра, а вычитается из иее. Такой вариант и рекомендует победитель коикурса: «»Машниа обретет недостаточиую поворачиваемость («руль длиииый») и свернуть ее с курса сложнее«». Действительно, если других шни иет, это решение самое верное.

Итак, всем спасибо, а Игоря Ченакина поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 20

ВОСПИТАНИЕ РЕМНЕМ

«Ночью на таежной трассе подвела «девятка»: с ремня ГРМ срезало штук пятнадцать зубьев подряд. Что делать? До леспромхоза рукой подать – полсотни километров. Добрался бы на попутке, но ждать ее в тех краях можно и сутки, и двое. Тут вспои лась чья-то байка на эту тему. Стало самому любопытно – я же ничего не теряю, так почему бы не попробовать? И получилось! Осторожно завел мотор, тронулся... И дотянул-таки до дома. Что скажете, умельцы?»

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 сентября 2009 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

#### **■** ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА ■

В этом иомере отмечены два совета. За схему проверки свечей иакаливания на дизельном двигателе Леонид Сацура из Гомеля (Белоруссия) получает от ООО «Авто-Новь» буксировочный трос-рулетку (подробности на сайте VGUSEV.INFO). Петр Торичный из деревии Артемки Московской области за способ доработки крепления воздушного фильтра получает от южнокорейской компании SK Energy канистру масла ZIC по своему выбору.





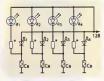




#### Л. САЦУРА

Непросто провернть свечи накаливания в дизельных двигателях. В моем «Фольксвагене-Джетта 2» пользуюсь показаниым устройством. Чтобы обнаружить перегоревшую свечу н не сажать попусту батарею, я добавил в штатичю схему четыре силовых диода и четыре светоднода. Включаю питание: если светодиоды горят, свечи нсправны. Какойто погас - свеча иеисправиа. Дноды рассчитаны на ток 20 А. Паденне напряжения на них составляет 1.2 В, поэтому перенакал свечей исключен. Провод, соединяющий диод и свечу, - медный изолированный одножильный днаметром ие менее 1.5 мм. Лиоды собраны на стеклотекстолитовой пластине, закреплениой на крышке двигателя.

Св – свечи; Д₁...Д₄ – диоды на 20 А; а₁...а₄ – светодиоды АЛ102.



#### п. торичный

На «десятке» корпус воздушного фильтра крепится к кузовным деталям через резиновые амортизаторы, которые довольно просто демонтировать, выдернув из гнезд, но сложно без иадлежащих приспособлений поставить обратно. Причина банальиа: максимальный диаметр конуса около 15,8 мм - почтн



на 3 мм больше отверстня в пластмассовом корпусе фильтра (а). Предлагаю два варнанта решения проблемы. Самый простой - отверстне в пластмассовом корпусе рассверливаем до 15 мм (б). Правда, получится крепление с зазорами. Пругой вариант таков: острым ножом срезаем с конуса лишиюю резниу, оставив основание, по днаметру на 0.5 мм большее, чем отверстне в пластмассе (в). При монтаже сиачала устанавливаем амортнзаторы на кузов, затем вводим конусы в отверстия корпуса фильтра - н вытягнваем плоскогубцамн. Смазка не требуется.

#### Ф. ГАЛЕЕВ, Башкортостан, Туймазы

Лишенные обнаки стенки багажинка автомобилей «Реио-Логаи» и «Символ» при перевозке твердых предметов царапаются и быстро теряют опрятный вид. Между тем защитить их совсем не трудно. Для этой цели отлично подходит автомобильная шумоизоляция, которую накладываем на поверхность стенки, используя промышлениый фен. После остывання материал по своим свойствам полобеи прочной пластмассе

#### А. БАНОВ, Самара

Если плавают обороты холостого хода или при сбросе газа двигатель глохиет, скорее всего, отказал регулятор холостого хода. Чтобы в этой ситуации доехать до места, действуем так: в момент, когда обороты двигателя упали, но еще устойчивы, отключаем электрический разъем регулятора холостого хода. Его нгла зафиксируется в этом положении. сечение возлушного канала холостого хода и соответствующие обороты стабилизируются на приемлемом уровне. От отдела эксплуатации ЗР.

Не считайте, что, проделав это, автомобиль можно нормально эксплуатировать! После выключения двигателя байпасный воздушный канал, обеспечивающий холостой ход, останется приоткрытым, что может затруднить или даже исключить пуск остывшего мотора. Придется повторять манипуляции с разъемом.

#### Ю. СОРОКИН, Череповец

Во время путешествня решил подтяиуть винт крепления датчика положеиня коленвала (двигатель ВАЗ-2111), а он неожиданно обломился. Без разборки обломок не высверлить. Тогла поставил датчик на клей - и лоехал без приключений.

#### От отдела эксплуатации ЗР.

Как показал опыт, датчик положения коленвала действительно можно закрепить клеем, например «холодной сваркой». Но при последующей замене датчика слой клея порой непросто удалить, поэтому работать с ним надо аккуратно.

#### А. ШЕСТАКОВ, Свердловская обл.

На ВАЗ-2109 стала плохо включаться задняя передача. Оказалось, сломаиа пружнна в механизме выбора передач. Не найдя нужной в магазине, я обнаружил достойный заменитель в пробке радиатора системы охлаждення «Жигулей». Диаметр и длина этой пружины подходящие, механизм с иею работает отлично.

#### О. ДЮБАНОВ, Республика Хакасия

При смене колодок дискового тормоза необходимо утопить поршень в тело рабочего цилиидра. Сделать это быстро и без чрезмерных усилий поможет обыкновенная столярная струбцина. Прокладкой между ее губкой и поршнем послужит, например, старая тормозная кололка.

## Перевод с корейского

Клуб владельцев автомобилей «Хёндай-Элантра» был создан в 2004 году; более



11 000 пользователей оставили на клубном сайте 330 000 сообщений, относящихся к 18 000 тем. Адрес в Интериете: www.elantraclub.ru. Советы клуба прислал его модератор Михаил Полтев (на форуме - Mikl Po).

ногие участники форума недовольны дилерским обслуживаннем. Например, после замены топливного фильтра заднее сиденье нередко требует химчисткн: его демонтируют для доступа к бензонасосу (фильтр в нем) и попутно сажают пятна грязн. А между тем поменять элемент несложно самому (см. фото).

Сняв подушку, подковыриваем лючок в полу - он держится на мастике. Счистив грязь, отсоединяем все коммуникации, идущне к насосу, и откручиваем гайку креплення. Чтобы та пошла легче, обстучим ее молотком через деревянную проставку. Теперь аккуратно вынимаем насос из бака, помня о поплавке: рычаг его торчит далеко в сторону - можно запросто погнуть. Слнв топливо на насоса, приступаем к разборке. Отжав защелки, отделяем стакан с поплавком н коитейнер с фильтром от крышки насоса. Лалее снимаем рампу: ие потеряйте уплотнительные маижетки! Отсоединив колодку проводки от крышки и моторчика насоса, снимаем шланг с обратного клапана н сам клапаи. Теперь отводим три прижима, выинмаем фильтр из контейнера и сиимаем стаканчики, под которыми стоят манжеты. Переставив их на новый элемент - сперва резиновую, потом пластнковую и затем вторую резиновую, фиксируем их, зашелкнув стаканчик.

Дальнейшая сборка - в обратном ворядке. Перед затяжкой гайки насоса смажьте резьбу консистентной смазкой - будет легче отвернуть ее при необходимости. Вся работа занимает около 40 минут, цена картриджа фильтра -924 рубля. Теперь, как пишут на форуме. если кого и винить в небрежной сборке, пятнах на обивке и царапинах на кузове, то лишь свое отражение в зеркале.

Если замена топливного фильтра кому-то покажется сложной, то с салонным справится и ребенок. Открыв бардачок, вынимаем два буфера по краям лотка и опускаем его вниз. Открутив два самореза, снимаем скобу-фиксатор и лючок, поддев две защелки снизу. Вынимаем нз гнезда старый фильтр, а иовый устанавливаем таким образом, чтобы стрелка на ием указывала вниз. Пять минут работы и 400 рублей зкономии во столько дилеры оценивают эту операцию! При каждой замене фильтра продезнифицируйте испаритель: на ием скапливаются бактерии. На форуме советуют использовать пенный очиститель SP 5152 с насадкой и освежитель SP 5150. На одну обработку уходит примерно по полбаллона; средства распыляем в отверстие лючка под фильтр, включив на 15 минут конлиционер в режиме рециркуляции (все окна должны быть закрыты!).

Появился хруст при повороте руля? Скорее всего, дело в кардане; поменять его сможете за 20-25 минут. Ключом «на 12» откручиваем нижний болт у рулевой рейки, затем верхний - у вала. Прежде чем снять старую деталь, нанеснте на ней метки, иапример, маркером, чтобы новую установить так же. Теперь, сдвинув по шлицам половинки карданного вала, освобождаем верхнее крепленне, затем нижнее и, действуя в об-

> Работая в тепле, шим шанс спомать зашелки на которых держится BCB KONструкция.

ратной последовательности, устанавливаем новый карлан. Шлипы на нем еще не разработаны, поэтому при установке иадо приложить некоторое усилне. Еслн спицы руля оказались смещены, переставляем верхнее креплеине кардана на зуб по шлицам и окончательно затягиваем крепеж моментом 20 Н-м.

На форуме советуют ввести в иммобилайзер свой пароль, а для этого наведаться к ближайшему дилеру. Подключив Hi-Scan, активнруем режим Limp Home Mode (разрешение на альтернативный пуск), при этом включается режим ввода пародя. Просим сервисмена отвернуться, вводим из клавиатуре прибора пароль (любые четыре цифры от 1 до 9), после чего подтверждаем его. Теперь, если иммобилайзер вдруг откажет влали от шивилизации, известив об этом мигаинем дампочки при вставленном ключе (такие случаи были), сможете завести машину, введя пароль. Цифра 1 соответствует однократному кратковременному включению зажигания, 2 - двукратному и т. д. Пауза между цифрами (зажигание выключено) должна быть от 3 до 10 секуид. После введення пароля дается 30 секунд иа пуск двигателя. Есть и другой плюс: ври потере ключей или поломке транспондеров не придется покупать новый контроллер (цена - около 21 000 рублей), нужно просто запрограммировать новые ключн (до четырех штук), ведь в намяти коитроллера есть информашня о кодовой комбинации личинок. Если же иммобилайзер не был запаролен, проделать это не удастся.

Топливный насос машин до рестайлин га немного другой, но общее правило при разборке нужна аккуратность.





При сборке удобнее пользоваться пассатижами с разводными губками (в народе именуются «коброй»). По окончани проверяем. все ли зашел ки вошли на место





## Должникам не скрыться

Инспекторам ГАИ вменили в обязанность выявлять тех, кто не уплатил штраф за нарушение ПДД. Таких, оказывается, хватает. О том, как в наши дни находят должников, рассказывают принявшие участие в совместном рейде судебных приставов и сотрудников дорожно-патрульной службы в Подмосковье Сергей Смирнов и Георгий Садков (фото).

ем, кто посчитает это обузой для ГАИ, не ее делом, можно посочувствовать: не ощутили они масштабов угрозы на наших дорогах. Неотвратимость наказания за нарушения правил не случайно относят к числу главных гарантов безопасности движения. Нарушил, создал затор, стал причиной ДТП - отвечай по всей строгости, в том числе рублем, а то и имуществом. Неизбежность расплаты - цель таких рейдов. В Московской области водители о них уже наслышаны н, надо думать, делают выволы

...Пост ДПС в Красногорске. Раннее утро, милиционеры, судебные приставы и налоговики готовятся ловить должников. Рядом с будкой ГАИ уже соорудили мобильное рабочее место - стол и пара ноутоуков. Судебные приставы настранвают компьютеры, проверяют, как функционирует база данных по неплательшикам. Все на законных основаниях! Взаимодействие судебных приставов и сотрудников ГИБДД определено межведомственным соглашением, к тому же закон позволяет судебным приставам исполнять свои обязанности не только по месту жительства должника, но и по месту нахождения его имущества, а значит, и на дороге.

Интересуюсь: в чем смысл подобных рейдов? Почему нельзя взыскать штраф обычным путем - вызвать должников, найти их деньги и имущество, в конце концов, наложить запрет на выезд за границу?

- Все не так просто, - поясняет судебный пристав. - Затраты на одно исполнительное производство - примерно 400 рублей, а сумма большинства адмнинстративных штрафов, про которые «забывают» водители, - в пределах 300 рублей. Выходит, чтобы исполнить постановление, приходится потратить больше, чем поступит в бюджет,

 Но как инспектор ДПС сможет вычислить должника за рулем? У вас что, общие базы? - не отстаю я от пристава.

- Нет, пока работаем по своей. Насколько мне известно, переговоры



На должников охотятся в «ручном» режиме. Компьютерная программа, которая будет работать в автоматизированной системе «Поток», пока в разработке.



Погасить долг можно на месте, правда, с надбавкой - судебные приставы возьмут процент за «сервис».

 «Пусть у меня память плохая, но работать вы все равно не умеете!»



об обмене данными ндут, вроде разрабатывают единую программу, которая будет установлена на компьютеры патрульных автомобилей и мобильных станций системы «Поток». Инспектор тогда сразу сможет распознать должинков средн водителей.

Олнако это в планах, а сеголня вся належда на того, кто несет службу с полосатым жезлом в руке. Инспектор ГАИ взмахивает им и останавливает первый автомобиль с полмосковным номером. Проверяет документы, а в это время приставы уже приступили к работе: по своему компьютеру проонвают влалельна. И сразу - попалание!

 За вами числится неоплаченный штраф. Предлагаем заплатить на месте. в противиом случае придется арестовывать ныущество.

Водитель даже ие пытается возражать. Пять минут - и в его руках квитанция, а информация о погащении долга - в базе даниых. Почему же не оплатили штраф?

Неужели за 30 дней не нашли времени? - Да не получилось. И потом, если честно, иадеялся, что про меия забудут... А заплатить вам - так даже удобнее, - добавил он, - не иужно банк искать н в очередях стоять. За такой сервис н переплатить не жалко.

Переплатить пришлось. По закону. если штраф не погашен в срок, к нему плюсуют исполнительный сбор - 7-процентный.

У меня еще вопрос: а если у інтрафинка с собой ие оказалось бы иужной суммы?

- В этом случае накладываем арест на имущество, - отвечает пристав. -Обычно это мобильный телефон или другая ценная вещь. Если в течение десяти дней штраф оплачивают, арестованное имущество возвращаем. Обычно долг гасят за лень-два.

Следующий попавший в наши «сети» провинившийся призиался, что месяца четыре назад был наказан за превышение скорости, ио штраф до сих пор не уплатил. Тоже забыл. Сейчас погасить долг на месте не смог: в кошельке не хватило наличных. Пришлось расстаться с мобильным телефоном.

- Сам виноват, - резюмировал волитель. - Теперь умиее булу!

В следующие два часа инспектор ГАИ время от времени останавливал автомобилн, выбирая «жертву» по только ему известным признакам. Водителей пробивали по базе... и отпускали, пожелав счастливого пути. Приставы даже удивились: обычно неплательщиков куда больше.

- Бывает, за день до 20 тысяч рублей удается собрать, - рассказал один из инх. - Сеголия значительно меньше. да не беда, мы ведь еще и воспитываем: вряд ли кто-то из тех, кого остановнли, не сделает для себя выводы. И другим расскажет.

Так-то оно так, но все же закрались сомнения насчет эффективности акцин. Столько отвлекли государственных людей, а «улов» мизерный. Но можно ли жлать большего, если охотиться иа должинков методом тыка - выдергнвая из потока случайные авто...

Тем временем к гаишникам н прнставам понал агрессивный товарищ. Когда услышал, что на нем висит неоплаченный штраф в 700 рублей, наотрез отказался платить на месте. Только узнав, что отберут телефои, согласился. Да вот нужной суммы (749 рублей с учетом сбора) не набрал. Вдруг хлоинул себя по лоу, достал бумажник, порылся в нем н извлек... оплачениую квитанцию!

Интересуюсь у пристава: почему в базе его службы ие оказалось информании об уплате штрафа?

- Ои погасил долг уже после того, как мы направили ему требование. А квитанцию не представил, вот и числится как неплательник.

Это объясиение - повод вернуться к вышеупомянутому методу тыка. Стопт лн сейчас затевать подобные акции, если в стране нет единой базы даиных по нарушенням и нарушителям? Мировой опыт свидетельствует: без нее невозможно внедрить в общественное сознание идею неотвратимости наказания за отступления от правил. До подведення итогов широко разрекламированиой программы «Безопасность лорожного движения в 2006-2012 годах», предусматривающей сокращение числа погибших в ДТП в полтора раза, осталось совсем немного. И, говоря о единой базе данных, будем помнить об этом. Ну а пока нет «единого и целого», ие станем пренебрегать частным - таким как совместные рейды автоинспекторов и судебных приставов. Об их эффективности свидетельствуют данные, приведенные главиым судебным приставом Московской области Владимиром Шепотииым: с начала 2009 года сотрудники его ведомства исполнили почти 67 тысяч производств по исоплаченным штрафам (прн этом собрано около 22 мнллионов рублей!). Часть из иих имеет прямое отношение к профилактике аварий и происшествий на наших дорогах.



На вопросы читателей отвечает начальник Лепартамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России - главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации генерал-полковник милиции Виктор Кирьянов.

Можно ли в темное время суток двигаться в населенном пункте на освещенном участке дороги с включенными ближним светом фар и противотуманками? Разрешено ли использовать противотуманки вместо ближнего света в светлое время при движении вне населенных пунктов?

Андрей Гайдачук, Кемеровская обл. Ответ на ваши вопросы дает пункт 19.4 Правил дорожного движения. Противотуманные фары можно использовать при недостаточной видимости как отдельно, так и с ближним или дальним светом фар; в темное время суток на неосвещенных участках дорог вместе с ближним или дальним светом фар; взамен ближнего света фар при движенви в светлое время суток (в соответствии с пунктом 19.5 ПДД).

#### Нужна ли медсправка для прохождения технического осмотра? Елена Артемьева, Курск

Нужна. Требование предъявлять медицинскую справку установленной формы содержится в Положении о госупарственном техническом осмотре автомототранспортных средств и приценов к ним ГИБДД МВД России, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 года № 880.

#### Имею права категории С. Могу ли я сдать экзамены на категорию В без обучения в автошколе?

Никита Никитин, Томская обл. Такое право у вас есть. Однако имейте в виду, что в соответствии со статьей 26 фелерального закона «О безопасности дорожного движения» допускают к экзаменам на получение права управления транспортными средствами категорыи В только тех, кто прошел подготовку (в автошколе или самостоятельно) в соответствии с программой, утвержденной Минобрнауки России 25 сентября 2008 года по согласованию с Мингрансом России и Департаментом ОБДД МВЛ России.

Правы ли сотрудники ГИБДД, оштрафовавшие меня за просроченную аптечку, а также за прешение скорости, при том что измеряли ее из движущегося навстречу автомобиля?

Николай Клименко, Тольятти Требование о наличии в машине медицинской аптечки содержится в пункте 7.7 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещена эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лип по обеспечению безопасности дорожного лвижения). Совершенно ясно, что речь идет об аптечке, годной к использованию. Не вижу также никаких нарушений в действиях сотрудников ГИБДД, зафиксировавших превышение вами установленной скорости движения. Современные приборы, используемые в ряде подразделений, способны измерять скорость из движущегося транспортного средства.

Купил кузов и двигатель от ВАЗ-2106 со свидетельством на высвободившиеся агрегаты. Однако в МРЭО ГИБДД Республики Алтай отказали в регистрации из-за отсутствия ПТС. Правомерен ли отказ? Как мне зарегистрировать автомобиль и получить ПТС?

Денис Бадакин

Фактически вы изготовили полнокомплектное транспортное средство, которое в соответствин со статьей 15 федерального закона «О безопасности дорожного движения» подлежит обязательной сертификации. По ее результатам выдается документ, удостоверяющий соответствие автомобиля установленным требованиям безопасности дорожного движения, - одобрение типа транспортного средства (ТС). Допуск ТС к участию в дорожном движении производится путем его регистрации в Госавтониспекцив и выдачи соответствующих документов. Без одобрения типа ТС его регистрация запрещена. Отсюда следует: чтобы зарегистрировать изготовленный вами автомобиль, необходимо сначала сертифицировать его в уполномоченной на то организации.

При замене водительского удостоверения потребовали предъявить временный талон - якобы для того, чтобы я мог ездить с ним, пока идет оформление новых прав. Существует ли такое требование? Кроме того, предложили получить удостоверение старого образца для езды только в России. В течение какого срока действительно такое удостоверение и когда его заменяют? Леонид Рекус, Мурманская обл.

В соответствии с приказом МВД Россив от 19 февраля 1999 года № 120 «Об утверждении образцов водительских улостоверений» в Российской Федерации выдают этот документ либо изготовленный типографским способом (образец № 1), либо в виде пластиковой карты (образен № 2). Правовой статус и срок действия (10 лет) в обоих случаях одинаковы, документы соответствуют требованиям Конвенции о дорожном движении 1968 года и позводяют управлять транспортным средством как на территории России, так и за ее пределами. В соответствии с Инструкцией о порядке организации работы по прнему квалификационных экзаменов и выдаче волительских улостоверений, утвержденной приказом МВЛ России от 20 июля 2000 года № 782, заменить водительское удостоверение вам должны в день обращения. Если необходимы дополнительные проверки, это может занять больше времени, но в любом случае не более двух месяцев. Требование проверить «временный талон» не имеет под собой правовых оснований: на случай возможной проверкн при замене водительского удостоверения заявителю выдается временное разрешение на право управления транспортными средствами соответствующих категорий.

Почему при возврате водительского удостоверения после окончания срока его лишения ГАИ требует уплаты всех не оплаченных ранее штрафов?

А. Самохвалов, Ростовская обл. К сожалению, подобные факты имели место в ряде подразделений Госавтоинспекции страны. В связи с этим Департамент ОБЛЛ МВЛ России направил указание № 13/5-77 от 20.04.2009 года, в котором главным государственным инспекторам безопасности дорожного движения субъектов Россвиской Федерации предписано исключить при совершении юрндически значимых действий необоснованное истребование документов, не предусмотренных нормативными правовыми актами. По каждому факту обращения граждан и организаций по этому поводу проводить служебные проверки с принятием к виноввым мер дисциплинарной ответственности.

Управляю автомобилем по генеральной доверенности. Выяснилось, что ПТС утерян. Как перерегистрировать машину, если связи с собственником нет?

Сергей Поляков, Чебоксары Если соответствующие полномочия указаны в доверенности, вы вправе обратиться в ноправделение Госавтониспекции, гів заречистрировам автомобиль, для выдвчи дубвиката паспорта транспортного срекства. При этом со з такаем Правилам регистрации авто 2 моготранспортных срекств и прицепра к вин в ТИБДИ ММІ Россив от 24 ножбря 2008 года № 1001, праставлять на осмотр транспортное средство ис требуста.

Приобрел автомобиль 1 апреля, а 3 апреля оштрафовали за езду с просроченными транзитными номерами прежнего владельца. Правы ли сотрудники ГИБДД?

Вичеслав Сава, Краснодарский край Регистрационные знаки «Транзит» бы ли выдамы предмущиему владельщу, поэтому после перехода права собственности на автомобиль к вам утратили свою силу (независимо от срока их действия).

Поскольку новые знаки «Транзитзам не выдали в соответствии с Основными положениями по допуску ТС к эксплуатации о обвазнностьями должности дорожного движения вы должности дорожного движения вы должны были поставить автомобиль на учет в течение двиг сугок после его приобретения. Учитывая, что на момент наказания указанный срок сще не истек, к отнесттенности вас привлеклы неправомерно.

За год выцвели все записи в талоне техосмотра. Как быть?

Андрей Полищук, Москва Обратитесь в порвазделение Госантоинспекции за дубликатом талона о прохождении государственного технического осмотра. При этом повторный осмотр не потребуется.

Снял с учета автомобиль для продажи, но вспедствие возниковения мепревиденных обстоятельств не продал его. Как долго может находиться у меня снятая с учетам ашина, если эксплуатировать ее я не собираюсь?

А. Шатамин, Димигровград Если вы не планируете дале експлуатыровать автомобиль, то вправе не предпривимать викаких действий в оживавии очерецного покупателя. Время, в таини очерецного покупателя лезаретистрирования, законодательно не ретамистируется править и выправить и тамистируется править не ретамистируется править и тамистируется править и тамис



## Час расплаты

Российский союз автостраховщиков по Закону об ОСАГО обязан производить выплаты автомобилистам, чьи страховые компании разорились или лишились лицензии. Между тем, собрав огромные суммы. РСА под надуманными предлогами отказывает потерпевшим. «За рулем» убедился в этом, более восьми месяцев добиваясь для своей читательницы положенной компенсации. О подробностях этой истории рассказывает заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.

#### СТОИТ ЛИ ПЕРЕЖИВАТЫ

Став счастливой обладательницей нового «Опеля-Корса», Аня не могла нарадоваться... пока в корму ее машины не угодила «десятка» горячего восточного пария. Задок «Корсы» оказался изрядно помят. Сомнений по поводу виновника не возникало - водитель «десятки» честно записал в протоколе: «Зазевался». Переживать Анне, по мнению автоинспектора, не стоило: у виновника аварии полис ОСАГО, значит, ремонт автомобиля оплатит страховая компания.

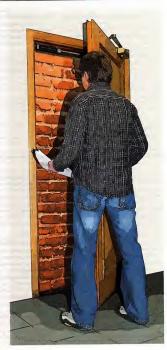
Получила в ГАИ необходимые документы и отправилась в Северо-Западную страховую компанию, выдавшую документ об ОСАГО виновнику ДТП. Перед дверью офиса толнились люди. С чего бы? Нехорошие предчувствия оправдались: у фирмы отозвали лицензию, теперь здесь не только прекратили выплаты по страховке, но даже заявлений от пострадавших не принимают.

Полагая, что деньги можно истребовать с виновника аварии, Анна отправилась в Зеленоград. по месту регистрации обидчика - Баба-Али Тагы Маилова. Увы, по указанному адресу тот не проживал, его мобильник на вызовы не отвечал.

#### ТЕРПИ, ПОТЕРПЕВШИЙ...

Я успокаивал Аню, когда она обратилась в редакцию: все, мол, решится скоро, а искать виновника аварии нет надобности, поскольку в случае отзыва лицензии у страховой компании Закон об ОСАГО предоставляет потерпевшему возможность получить компенсационную выплату в Российском союзе автостраховщиков, РСА; нужно только обратиться в этот союз с заявлением, приложив документы из ГАИ и отчет экспертов о стоимости ремонта... А сам про себя взвещивал: это всё по закону - а что будет на самом деле? И чтобы убелиться, как работает закон, решил дело потерпевшей Ани отследить до конца. Знать бы, как это все затянется!...

Пля начала провели осмотр поврежденного автомобиля и составили калькуляцию восстановительных работ. Стоимость ремонта оказалась равной 40 тыс. рублей. Со всеми необходимыми документами Анна обратилась в РСА. и ровно через месяц пришел ответ. Нет, не с решением о выплате компенсации, а с требованием... «представить либо решение суда в отношении Северо-Западной страховой компании, либо оригинал полиса ОСАГО виновника аварии». Помилуйте! Ни в Законе об ОСАГО,



ни в правилах страхования подобного требования нет и в помине – вначе какой тогда смысл в обязательном страховании? За что платим деньги, оформляя иолис ОСАГО?!

В здании РСА таких, как мы, потерпевних набилось немало, атмосфер была накаленной. На наших глазах сотрудник РСА втолковывал человеку весьма преклонного возраста, что без оргинала полиса виновника ДТП тот ие вправе рассинтывать на получение денежной компенсии ущерба. Старику стало нехорощо, полез за валидолом.

 Мы с радостью выплатили бы вам компенсацию, – увещевал бедняту мастер переговоров, но таковы требования закона. Попробуйте написать письмо виновнику, и, возможно, он предоставит вам оригинал или заверенную копию полиса. Тогда совау пересмотрим решенне.

Специалист по узаженнямию конфанктов счем, что этот инцидент исчернан, и переключился на нас – тупо повторила заученияй текст. Пришлось его прервать: «В законе об этом ин слова, и у вас ист инжаки основании РСА установил вико противозаконное требование, уполномоченный собеседник не смог. Зато польтарка объекситьт, почему мон повявлось: компании, которых лишают лицензии, не предоставляют, такие они сякте, информацию о заключенных ими договорах ситерствования. Вот РСА и не знает, был ли выдан конкретный поли СОАПО. А сели нет?

Чепуха! Но что делать - скандалить? На ведь не трубо послам куда подальше — мы получили отлуги, но якобы обоснованный. Не оставалось ничето другого, как осставить попеторнее завязенение от ниени потерпевшей Анны. В конце концов, исследование страчового явления надо было довестно до финала. Ответ принцеп аж через два месяна: от межет в монескания, дескать, справедотив, поскольку... потерпевшая не представила необходивме документы. Каково!

#### В РСА ЗАКОН НЕ ЧИТАН

Пришлось с РСА судиться. Мы ссылались на статью 18 Закона об ОСАГО, в которой недвусмысленно указано: если страховая выплата не может быть осуществлена вследствие отзыва v страховой компании лицензив, потерыевший имеет право на получение компенсационной выплаты у профессионального объединения страховщиков, конм н является РСА. А в следующей статье, 19-й, уточняется, что между потерпевшим и РСА в отношении компенсационных выплат действуют те же правила, что и при возмещении ущерба в обычной компании. Иначе говоря, документы для этого следует представить те же, что требуются по правилам страхования гражданской ответственности (постановление Правительства РФ № 263 от 07.05.2003 гола). Ни в законе, ни в правилах страхования нет ин слова о том, что потерпевший вроде бы обязан раздобыть оригинал полиса виновника аварии или тем паче решение суда об отзыве лицензии у страховой компании. В РСА

Для получения компенсационной выплаты в случае, если ваша страховая компания прекратила деятельность, при обращении в РСА потребуют-

в РСА, справка о ДТП, извещение о происшествии и (если составлялись) копии административного протокола и постановления И всё!

ся: заявление

этого не знают? Свой «профильный» закон не читали? Если предположить, что в головной федеральной страховой организации настолько несведущие сотрудники, то грош им цена.

С исковым заявлением мы направились к мировому судье. Документы у нас приняли без особого удовольствия. В день рассмотрения нашего дела стало понятно почему: в списке назначенных судебных процессов истцами выступалн н рядовые граждане, и страховые компании, и было нх немало, а ответчик один - Российский союз автостраховщиков. Причем, как выяснилось, его представители в суде часто вовсе не посещают такне заседания, из-за чего дела надолго откладывают или переносят. Наша очередь подошла лишь через три месяца! Судья показал письменное возражение ответчика с просьбой к суду в удовлетворении наших требований отказать: «РСА не является правопреемником страховых компаний с отозванными дицензиями». Циничная ложь!

ная Ложе:
В этом мес документе нашей подопечной предложави обратиться за получением страховки к временному управляющему Северо-Западной стратору предусменность до подоставлением с Самот-Петербурге! Издевательство, да в тольсо! Ма платим решьта за страховку, и по закону часть ях перечисляется в рекервный фонд – нименно. Двя таких случаев, как у рашей потерпешей. По закону же средствами этого фонда распоряжаста РСА. Двух мнений быть не можеть в этой ортанизации явно надеются, что большинство, хотя и проклянет се в серцаки, макиет рукой и откажется от законных денет. Но мы тверло стояли на своем, и суд вывесь решение в наши пользу.

#### НЕ РУБИ СУК!

Не поверю, что это творческая иницнатива клерков РСА — создавать обстоятельства, при которых допропорядочные граждане со страховками вынуждены отказаться от споих собственных денет. Исполнятельные вруны-дематоти, конечно же, проводят в жизно установку своих руководителей. Но ведь речь не о защитатной конторе, а отсловной отразнывации отражли, и не только о се реноже, но и в целом о надежности российского института страхования. Он призван укорениться в современной автомоблимой жизни, к долее того, тато одной из се опор. А чето добились управляющия этой отражли? Об автостраховищиках имиче и вы роде, и в прессе чаще отзываются так: не надежны, могут обмантура.

Но будем онтимистами. Во всяком случае, повод быть таковыми появился: руководителей РСА недавно сменилы. Новым восстановить репутацию страхового дела будет непросто.

И последнее. Водителям, которые могут оказаговать в ситуании отказынков, советую: независамо от сумым ущерба требуйте выплаты компенсации, наите в суд. – и не отступайте! Наш пример одказал, что отказ в выплате страхового возмещения далеко не всегда проистекает из требований закона, а справединяюсти добытся можно.



### ЕГЭ по вождению

ГИБДД предлагает изменить порядок сдачи экзаменов, и это, как полагают, непременно повысит уровень подготовки водителей, а значит, аварий на дорогах станет меньше. Сергей Смирнов знакомился с новыми правилами проверки знаний у кандидатов в водители.

#### СЛАЛ? НЕ СЛАЛ?

Первое иовщество: во всех экзаменационных подразделениях с 1 иоября 2009 года теоретические зиания и практические иавыки должиы проверять не сотрудиики ГИБДД, а только компьютер. Ои беспристрастеи и взяток ие берет. Даже не верится, что так будет. Неужели иет ии единого варианта отступного? Читаем документ дальше: если в подразделеиии ГИБДД иет необходимой аппаратуры или, допустим, вся техника вышла из строя (вирус там или что-то пругое), то экзамеи можио прииять по старинке - в форме письменного опроса, почти всюду уже давио забытого. Но ие будем строги, читаем ведь ие правила ФРГ или Голлаидии, а нашенские, российские. Поиять можио!

Не менее важио, что практический экзамеи для желающих получить заветиме корочки теперь будет сложиее. Как и прежде, перед выездом в город придется попотеть на автодроме. Но с иоября за выкрутасами иовичков предстоит следить уже ие инспектору, а видеокамере с датчиками. Они-то и определят, сдал или ие сдал. Трудио поверить? Согласен, плошалок с таким оснащением у нас еще ингле иет и появится ли хоть иесколько к иоябрю - большой вопрос.

Реализацию пункта о полиой компьютеризации зкзаменов отодвигают до... 2012 года.

Обиалеживает только, что в ГАИ обещают к озиаченному сроку оснастить зкзаменационные автомобили и пункты приема зкзаменов датчиками, микрофоиами и камерами. Правла, в два этапа: сначала датчики и лишь потом видео. Пусть так, лишь бы поскорее исключить возможность договориых отношений с прииимающими зкзамены, а значит, перекрыть путь к рулю тем, кто ие имеет иикакого права за него садиться.

#### выло пять, ТЕПЕРЬ ДВЕНАДЦАТЬ

С ноября вместо пяти упражнений на площадке (остановка и троганье иа подъеме, разворот, «въезд в бокс», параллельная парковка задним ходом и «змейка») иужио выполнить уже пвенапнать

«Старт» - проверяемый пристегивается, пускает двигатель, включает сигнал левого поворота и по команде зкзаменатора начинает движение.

«Проезд пешеходного перехода» - требуется остановить автомобиль перед линией «Стоп» у перехода, а затем продолжить движение.

«Остановка и начало движения иа полъеме» - на участке подъема остановиться перед линией «Стоп», а затем продолжить движение, ие допуская отката автомобиля.

«Повороты на 90 градусов», «змейка» - проехать участок дороги с левым и правым поворотами, ие иаезжая на разметку, не пересекая ее.

«Въезл в бокс» - осуществить запним ходом, а затем выехать из «бокса».

«Параллельиая парковка задиим ходом» - остановить автомобиль иа месте парковки при движении задиим ходом. Выехать с места парковки.

«Проезд регулируемого перекрестка» - проехать перекресток прямо, направо и иалево, соблюдая требования сигналов светофора.

«Проезд железиодорожного переезда» - остановиться перед линией «Стоп», затем продолжить движение.

«Полоса разгона» - после знака «Ограиичение минимальной скорости» на участке длиной до 10 м увеличить скорость, перейти с первой передачи на вторую и продолжить движение. За 10 м до зиака «Ограничение максимальной скорости» снизить скорость и переключиться со второй передачи на первую.

«Аварийная остаиовка» - при включении в салоне сигнала остановить автомобиль и включить аварийиую сигнализацию. После отключения спецсигнала продолжить движение.

«Финиш» - перед пересечением лииии включить указатель правого поворота, остановить машину в отведеииом месте.

Те, кто справится с заданиями, сможет отправляться на заключительный тур - это езда по городским улицам. Там будет не легче, но иначе ие получишь желаиные права.

Мало кто поставит под сомиеиие иеобходимость перевести иа современиые рельсы проверку знаиий каидидатов в водители. Касается это ие только их самих, ио и всех иас, участииков движения, страдающих от исумех, оказавшихся за рулем. И вот тут возникают вопросы. Не растянутся ли и без того длиниющие сроки введения иовых правил до бесконечности? Похоже, иет еще четкого представления, как должны быть осиащены площадки для приема зкзаменов (руководителям московских автошкол в качестве примера показывали фильм о южнокорейских), иичего не слышио о методике компьютерных экзаменов практического вожления. А главное, кто будет оплачивать дорогостоящее злектроиное оборудование площадок и автомобилей для приема экзамеиов? Или полагают, что этот груз должеи целиком лечь на плечи абитуриентов? Насколько же подскочит и без того резко возросшая цена обучения?

Словом, вопросов хватает. Не решив их, вряд ли можио с оптимизмом смотреть в будущее - рассчитывать на резкое сиижение аварий и иесчастий иа иаших дорогах по причине плохой подготовки водителей и возможиости получить водительское удостоверение в обход закона.



## СЕРГЕЙ ПЕТРОВ: растите людей – самый ценный капитал

Основатель компании «Рольф», депутат Государственной Думы Сергей Петров июльское субботнее утро провел в редакции. Почти не перебивая, его слушали Петр Меньших и Михвил Колодочкин, фотографировал Александр Батыра.

кого бы я сетодня начал реформы, так это с ГИБДУ! Повышение ганиникам зарглал, обещание особых пенсий – все это чепуха: не сработает! Есть прекрасный способ преобразования нашей Тосатиониснеции: разогнать и набрать в новую структуру абсолютно других людей. От нымешных толку не будет...

Назовите мне хоть одного выходца из России, который стал бы топ-менеджером на серьезной фирме с мировым именем! Я таких не знаю - их просто нет! Да, чистить нужно прежде всего наверху - приглашать иностранцев надо на те должности, которые мы не тянем сами. Конечно, кого-то перяодически зовем, но чаше для вывески, нежели для серьезной работы. Это с 90-х годов пошло - сплошные понты, имидж... Дескать, у меня бухгалтерией за бабки Адам Смит занимается. Я на АВТОВАЗе сколько раз пытался объяснить разницу между «калинами» и «рено», а те отмахиваются: мол. эти французы не рубят ни в чем... Да как же не рубят, когда они за год делают столько моделей, сколько вы и за десять не можете? И каких моделей! Каждый год все должно быть лучше, дешевле, менышим числом. Плюс сервисная сеть. Мы же не умеем этого! Вот возьмите УАЗ: 70 процентов гарантийных рекламаций вызвано исключительно конструктивными недостатками! А почему? Западный инженер думает над общим техзаданием, стремясь решить его на уровне изобретения, творчества, прорыва, а нашему суют под нос готовый чертеж и приказывают: «Сделать так!». Вот и работает, как начальник повелел. Кто у нас способен сделать красивый руль? Или бампер? Никто! А мир сейчас пронизан множеством связей, нужно знать и использовать все самое лучшее. Мы думаем, что можем все сами, но забываем про командную работу. Бухгалтерия, программное обеспечение... В итоге изготавливаем один экземпляр, но в серию запустить не в состоянии. На Западе же все это работает, однако мы заранее приучены не уважать бизнес. Видим только врагов и не хотим ни с кем договариваться. Ла и не умеем, кстати говоря. Если и пустим к себе руководителя «Рено» Карлоса Гона, то разве что из уважения. Станем исполнять, что он сказал, и так исковеркаем, что эффекта не будет. Потом скажем: смотрите, что он насоветовал.

Или взять молодежь, которая изначально во многом куда тальитилие западной. Учагся прекрасно, схватывают все на легу – инижими инистранцам за инии не утиаться. Но прокрыт инистранцам за инии не утиаться. Но прокрыт и классный, казалось бы инженер таковым не становится: его съедает наша среда! На Западе от этото давно избамитьсь. Кроме того, молодой голавнНеумение договариваться – одна из главных проблем наших людей.

Без иностранцев повысить производительность труда не удастся. дец или немец привык к спободному общению у него нет ин изыковак обреров, ин географических. А у нас – все те же закрытость и консерватизм. И, кстати говоря, мингельность: всем камется, что единственная цель любого западного коммерсанта – закрыты и развалить то, что у нас осталось. При тазакрыты и развалить то, что у нас осталось. При тамый люгике завым никто работать не будет. В ято называю «высшим образованием без среднего-! А результаты марят все: мяестю мании уровня «трешекост «адий» у нас в основном бетают вазовские «четверки». Междун инии — пропасть.

Как эту пропасть перешагнуть, если экономикой управляют дюди с мышлением не экономистов, а силовиков, действующие по логике: сделали ракеты - и автомобили сделаем? Но одного задора типа «мы - русские!» для реального дела мало. Нужны люди, которые уже совершали ошибки и могут принимать самостоятельные решения. Нельзя отдавать под козырек верховному боссу, который «думает за всех». Вот почему, например, проект покупки Сбербанком и «Магной» автомобильной компании «Опель» мне видится в высшей степени рискованным. Я не беседовал с руководителем «Магны», но, думаю, он отлично понимает, с какой экономикой имеет дело, а потому минимизирует свои риски. А у нас сильно рискует Сбербанк. Откуда ему знать, что делать с «Опелем», если целая Америка с ним не справилась? «Группа ГАЗ» как стратег у меня вызывает еще больше сомнений по вышеназванным причинам. Даже если вначале дело пойдет, то новую модель они выпустят неконкурентоспособной. Дайте ребенку молоток - он v вас в доме так накомандует...

В последние шесть лет мы прекрасно справлялись без советчиков: рынок рос как на дрожжах и, вообще говоря, нам никто не был нужен. Но сейчас, когда, как говорится, принерло, как раз и обнаружилось, что эйфория кончилась, а ясности в головах ни у кого нет. Вот и начинаются детские шараханья: то ли снизить цену на продукцию, то ли повысить... А западные ребята все это уже проходили, и не единожды: они прекрасно знают, что тупая смена ценника ничего не даст! Здесь-то и проявляется искусство управленца, который, к прямеру, может предложить клиенту так называемые пакетные приемы: мол, вот за это платите вы, а это вам сделаем мы, а вот тут опять вы - в итоге посмотрите, сколько вы выигрываете! При этом зарилату сотрудник фирмы получает не за грабеж покупателя, а за доставленное тому удовольствие!

Все зависит от того, надолго ли строится бизнее! В зависимости от ответа на этот вопрос на стропен и работу с кадрами. Если я ваначана основека на должность, то даю осну возможность вести скоротрур, пусть даже с ощибами. Комечен, преще коротируя, пусть даже с ощибами. Комечен, преще коротируя пусть даже с ощибами. Комечен, преще коротируя пусть даже до строит в подати и мето вырасте с специальст, а бездумный исполнитель учокой воли. Для сивминутных игр в бизнесе это вполие годится, но для доптосрочных простесть – категорически нет. Потому что директор – это полклюдець, который отвечает не за отдельное средскене, а ва побиту в цело-

Мы думали, что создаем свой автопром, купив у «Форда» и ФИАТА заводы. Это была ошибка! Просто тогда никто не считал реальную цену того, что мы

#### экономика | монолог



создали, - это сделано только сегодня. И выяснилось, что по рыночным понятням работали себе в убыгок: перерабатываемое нами сырье можно было продать куда дороже, чем произведенную из него пролукцию! Мы создавали отрицательную прибавочную стоимость, поскольку с первой же секунды наши громыхающие заводы становились неконкурентоспособнымн! К сожалению, пожинаем плоды такого подхода по сей день: из-за него и миллнардные долги АВТО-ВАЗа. Коммунистов нет, но люди те же.

Так что же нужно делать - по-прежнему торговать ресурсами? Это неправильный вопрос! Правильный должен звучать так: что делать, чтобы привлечь инвесторов? Нужны реформы обычного демократического характера, чтобы показать инвесторам: мы начали двигаться! Как только решим создавать нивестиционный климат, дружелюбную среду для бизнеса, то кому-то в погонах уже нельзя булет командовать. Лальше включаются професспоналы, которым никто не мешает, и ндет тонкая настройка. Либо мы продолжаем раздувать щеки,

вливать деньги в АВТОВАЗ и ГАЗ? либо создаем реальную экономику. Напомню: мировые автомобильные компанин начали строить у нас заводы не тогда, когда мы вводнли ввозные пошлины на нномарки, а когда оживился рынок.

Нам нужен независимый суд! Мы должны убрать чиновников из бизнеса!

Будет ли у нас рус ский конкуренти

Нам нужен независимый суд! Мы должны

убрать чиновников из бизнеса! Нам необходимы дешевые кредиты! И нельзя управлять нашей экономикой командными методами. Иначе получится «СССР, лубль два».

Лично я категорически против того, что депутатов обслуживают шесть автокомбинатов н 3600 машин с полуторным водительским составом. «Фольксвагены», БМВ... Это очень неэффективно - гоняют транспорт туда-сюда... В той же Англин таких автомобилей всего пять! Но понятно, что депутаты н правительство пойдут настолько далеко, насколько нм позволнт общество. В светлое будущее нам выбираться вместе. Для меня нет такого понятия - «Запад», есть другое - «сообщество людей». И мы должны чувствовать себя его полноценной частью!

## Китайский акцент

Говорят, китайское слово «кризис» включает два иероглифа: «опасность» и «шанс». Китайцы делают акцент как раз на втором. Опыт реформ автопрома и авторынка изучал Игорь Моржаретто. Фото автора.

#### ВПЕРЕДИ ПЛАНЕТЫ ВСЕЙ

Мир переживает экономический кризис, и Китай он, естественно, тоже затронул. Хотя на улицах Пекина, Шанхая, других крупных городов этого не заметишь. Не останавливаются гигантские стройки, растут небоскребы, сооружаются фантастические дорожные развязки, автомобилей на улицах становится все больше и больше. Хотя данные статистики говорят, что темпы экономического роста страны замеллились. Рост промышленного производства в январе - апреле сократился до 7,3% (8,4% год назад), а объем экспорта уменьшился на 14,3%.

Китайские власти заметили негативные тенленции еще в прошлом голу - и быстро отреагировали, приняв чрезвычайные меры. Суть их - в стимулировании внутреннего спроса, постепенная переориентация экономики с внешних рынков на внутренний.

В первую очередь помощь досталась покупателям автомобилей. С января этого года был снижен вдвое - с 10 ло 5% - налог на покупку машин с двигателем менее 1,6 л. Результаты не заставили себя долго ждать: за два месяца сбыт таких автомобилей вырос на 20%. Кроме того, покупателей новых машин освободили от транспортного налога. На помощь жителям села в обновлении парка было выделено 730 млн. долларов из специального фонда. При покупке коммерческих автомобилей крестьяне получают 10-процентную скидку (можно купить не более двух машин)

Рассматриваются варианты прямого стимулирования покупателя при обмене старого транспортного сред-





ства на иовое – по примеру стран Европы. Но самос главиое – в КНР резко выросло копичество выданиих имеелнию потребительских кредитов из покупку автомобилей. Это у нас банки взвинтили стакку до 20–30%, а в Китае, наоборот, синзили до 5%, причем в среднем; для кредита на покупку отсчествениях машии (а также для жителей некоторых регионов) она практически разви муско.

Как результат, в первом квартале 2009 года продано 2 688 800 машин (иа 3,9% больше, чем за первый квартал 2008-го). Это сделало Китай авторынком № 1 в мире. Поставлена амбициозизя цель: продать за год 10 мли. автомобилей. И ведь продадут..

#### ПАРТИЯ СКАЗАЛА: НАДО!

Вообще-то автопром был призиаи ведущей отраслью зкоиомики еще 20 лет иазад; с 1994 года действует государствеиная коицепция развития отрасли (пять лет иазад ее обиовили). Но в условиях мирового кризиса в иачале этого года был дополиительно приият плаи озлоровления автопрома. Он предусматривает развитие иезависимых национальиых бреидов, освоение новых технологий и коитроль над качеством и объемами выпуска. Главная задача - в течение ближайших трех лет добиться того, чтобы национальные производители заияли 40% виутреннего рыика (сейчас - 30%) и вышли на мировые рыики с иовыми моделями. Причем отнюдь ие в сегменте дешевых машии! В первом квартале 2009 года в КНР было продано 2 688 800 машин (на 3,9% больше, чем за первый квартал 2008-го). Это сделало Китай авторынком № 1 в мире.

«Пока иностраниые фирмы борютста възкивание на своих идиновальных ранках, – уверен Ши Циньхуа, геперальный секретарь Ассоциации автопроизводителей Китав, – напи компании создалут модени среднего и высшето классов. Инечно в этих секторах нашавтопром должен представлять страну из мировых рынках».

Местиме аналитики считают что кризис помот възвиять проблемы национального автопрома, поэтом в качестве первой мери предлагается в добровольно-принудительном подике укрупнить ведуще предприятия отрасли. Цель - сформировать дветри мощиме труппы с годовым объсмом выпуска более 2 млн. автомобилей, четыре-пять предприятий с производством свыше 1 млн. штук. Общее
число куптимх заводов (они коитрольруют 90% рынка) должно быть снижено
счетыриадиция до десяти.

Мировой кризис дает китайцам еще один серемыми шанк. Как оказалось, самостоятельно разработать многие узлам и технологии им не пол силу, «позамистоват» у недущих производителей тоже не всегда получастся... выход – покупать лицензии ими предприятия целиком, для чего правительство страни тогово оказать серьейную

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПЛАНЫ КИТАЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ НА 2009 ГОД (ТЫС. ШТ.)

	Производитель	План выпуска,	Главные цели				
	FAW - VW	564 (+30%)	сборка «Гольфа-IV», «Джетты» «Пассата» и др.				
	FAW - Toyota	384 (+8%)	увеличить выпуск на заводе в Чанчуне до 500 тыс. машин в год; начать сборку RAV4				
	SAIC - VW	88 (+50%)	запуск двух моделен — «Пассат» и «Тигуан»				
	SAIC – GM	480 (+7%)	выпуск новой модели				
55	SAIC - GM - Wuling	700 (+10%)	развитие диперской сети				
188	Dongfeng – Nissan	388 (+10%)	выпуск восьми новых моделей				
овместные предприятия"	Dongfeng – Honda	180 (+10%)	строительство второго завода мощностью 200 тыс. машин в год; представление новой модели В-класса				
e u	Dongfeng – Peugeot	90-100	начало сборки «Пежо-207»				
É.	Dongfeng – Citroen	нет данных	выпуск трех новых моделей				
Me.	Dongfeng – Yueda – KIA	185 (+30%)	развитие дилерской сети; пуск завода двигателей				
3	Beijing – Hyundai	360 (+20%)	выпуск новой модели				
	Changan — Ford — Mazda	400	выпуск новой «Фиесты»				
	Changan – Suzuki	150-200	выпуск нового «Альто»				
	GAIG - Honda	320 (+ 5%)	выпуск нового «Одиссея»				
	GAIG – Toyota	нет данных	строительство второго завода мощностью 120 тыс. машин в год; выпуск нового «Хайландера»				
	Chery	419 (+18%)	выпуск 15 новых моделей; развитие дилерской сеть				
	Geely	290 (+25%)	выпуск четырех новых моделей класса В				
Национальные производители	BYD	400 (+100%)	выпуск пяти новых моделей среднего класса, иового внедорожника				
HAJ NOR	Brilliance	300 (+8%)	выпуск нового автомобиля класса А				
OW3	JAC	100	выпуск седана класса В				
운윤	Changan	500 (+30%)	выпуск трех моделей классов А и В				
	Great Wall	200 (+60%)	выпуск 13 новых моделей				
	SAIC Roewe/MG	60 (+70%)	развитие диперской сети				

\*В ЮНР имостранные праизводители могут работать тапьна в составе СП, где диля хитанской ставаны — не менее 50%



финаисовую помощь. Совсем иедавно велущая частная китайская компания «Джили» стала владельцем крупного производителя траисмиссий - австралийской фирмы DSL

#### НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ

На прошелшей недавно в Шанхае автомобильной выставке компания «Чери» анонсировала модель S18 - свой первый электромобиль. Он заряжается от обычной розетки, может проехать от 120 до 150 км и развить скорость до 120 км/ч. Модель появится в продаже на местном рынке в течение года, предполагаемая цена - 70 тыс. юаней (11 тыс. полларов). А компания ВҮД еще несколько месяцев назад запустила в серию гибридомобиль, который тоже можно заряжать от розетки, - F3DM по цене 150 тыс. юаней. К 2012-му годовой выпуск электромобилей в стране должен достичь 500 тыс. штук! Для реализации этого плана правительство выделило 10 млрд. юаней (1,5 млрд. долларов).

Предусмотрены льготы и налоговые послабления тем, кто покупает электромобили и гибриды. Например, субсидия автопаркам и транспортным компаниям на каждый такой автобус составит до 600 тыс. юаней (88 тыс. долларов), на каждый коммерческий автомобиль - по 250 тыс, юаней (37 тыс. долдаров). В перспективе дотации получат и частные покупатели - речь идет о сумме 10-50 тыс. юаней (1,5-2,2 тыс. долларов). Впечатляет?

🌣 В Китае на учете состоит около 170 млн. автомобилей, так что пробки, несмотря на отличные дороги и фантастические развязки, - суровая реальность всех крупных городов.

Годовой выпуск электромобилей и гибридов в Китае должен к 2012 году достичь **500 тыс. штук.** 

На заводах компании «Чери» в городе Вуху пока собирают семь моделей; в ближайшее время обещают запустить еще тринадцать (!), среди них - электромобиль и гибрид.

#### ПЕРЕД ПРЫЖКОМ

- Нам надо избавиться от имиджа произволителей дешевых авто плохого качества. - считает Инь Туньяо, президент фирмы «Чери». - И мы тут не бупервопроходцами. «Тойота» и «Фольксваген» тоже начинали с лешевых, простых автомобилей и, тем ие менее, сумели закрепиться на вершине мирового автопрома. Наша сила не только в серьезной государствеииой поддержке - важно, что мы обладаем самыми современными технологиями, в том числе для создания гибридных моделей и электромобилей. Чтобы не конкурировать с автомобилями АВТОВАЗа и ГАЗа на российском рынке, мы собираемся продвигать в вашей стране в первую очередь машины среднего и высшего классов по конкурентной цене. И самое главное - обязательно откроем в РФ собственное производство, где будем выпускать самые современные автомобили. Пятьдесят лет назал русские построили в Китае первый сборочный автозавод, а вот теперь круг замыкается!

Может быть, пока слова китайского чиновника и выглядят несколько... скажу так - оптимистичными, но к ним уже прислушиваются многие мировые спепиалисты. На нелавней конференции Ииститута Адама Смита по автопрому ведущий британский аналитик Грэм П. Мэкстон недвусмысленно заявил: после кризиса в мире останется не более десятка крупных автопроизводителей, из них минимум один-два будут родом из Китая. Так что нало готовиться...



## Легкий, но сильный

Коммерческий автомобиль должен быть дизельным. Для Европы это истина. Нам принять ее мешают два фактора – сравнительно дешевый бензин и некачественная солярка. Однако недавно и в России появилась дизельная модификация «ФИАТ-Добло». Ее достоинства оценил Юрий Нечетов, Фото: Константин Якубов.

кромный 1,3-литровый «Мультиджет» - едва ли не самый маленький из современных дизелей. Впервые я его опробовал в прошлом году на крохотиом «Фиориио» и получил довольио сильные впечатления. Например, система питания «коммои рейл» обеспечивает пять импульсов подачи топлива за один такт, за счет чего двигатель, кроме всего прочего, работает очень тихо. Однако ие маловат ли ои для крупиого «Добло»? И поначалу опасеиия оправдывались: вялый, иатужный разгои, ощущался явный недостаток момента... Но вдруг заметил за собой, что по «легковой» привычке деликатиичать прожимаю педаль акселератора лишь на половииу длиниого хода. Придавил поглубже - и проявилось все, чего ие хватало: резвый старт, пинамичиое ускорение, уверениая тяга иа средиих и высоких оборотах. И даже турбояма на малых оказалась очень неглубокой для столь скромиого рабочего объема. Короткие передаточиые числа трансмиссии помогают держать мотор в тонусе, так что даже пятая передача здесь вподие рабочая: при 70 км/ч мотор развивает уже 1800 об/мии и готов выдать максимум крутящего момента.

В то же время иет характериого для иизкооборотных дизелей раинего утыкания в ограничитель оборотов. Этот агрегат обладает поистине «беизиновым» рабочим диапазоиом и легко забрасывает стрелку тахометра почти к шести тысячам!... Спонтаниая светофорная гоика с излишие самоуверенной «девяткой» полтвердила преимущество совремеииых дизельных технологий.

Если быть дотошиым, мотор следует называть 1,2-литровым: его объем составляет 1248 см3. Однако возможиости его, как у «взрослых»: 75 л.с. и 190 Н·м. А есть и 85-сильиая версия этого движка. Жаль, в Россию ее ие поставляют. К слову, с 1 апреля ныиешиего года для всех «фиатов» периодичиость замены масла изменилась: был интервал 15 тыс., стал 20 тыс. км. И это иемало, а в Европе интервал между техобслуживаниями «мультиджетов» и вовсе 30 тыс. км или

пва гола. ...В городской толчее выясиилось, что в высокие, ио узкие наружиые зеркала видищь даже собственные задние колеса (очень удобно при маневрироваини), но при этом остается большая иепросматриваемая зона сзади-сбоку. Поэтому при перестроениях на многопо-

#### FIAT Doblo Cargo 1,3 JTD ОБЩИЕ ДАННЫЕ Размеры, мм: Биница 1722 ширина высота 1831 (2086)\* 2583 haza колея спереди/сзади 1514/1505 140 дорожный просвет Радиус поворота, м 1270 (1290) Снаряженная масса, кі Полная масса, кг 2000 (2020) 730 Грузоподъемность, ка Объем грузового отсека, л 3200 (3800) Максимальная скорость, км/ч ДТ Запас топлива, л 60 Расход топлива, л/100 км: загородиый цикл городской шикл смешанный цикл конструкция: с несушим кузовом ТД Multijet, Р4, 16 клапанов, 1,25 л, 55 кВт/75 л.с. при 4000 об/мин, 190 Н-м при 1750 об/мин, расположен спереди поперечно. трансмиссия: переднеприводная, М5.

подвески - типа «Мак-Ферсон»/зависимая рес-

сорная; рулевое управление - реечное с гидро

усилителем: тормоза - дисковые вентилируе-

ходовая часть:





О Кабина простория— над половой около 20 сла однаша— на доститите одновний окраїн паститих половина метали за двержих регулирировом проститу полови метали за двержих регулировом простав и половам в объемам половам в объемам половам объемам половам объемам половам объемам половам объемам половам объемам половам по



6 У бекзиновой и дизельной модфикаций совершению модфикаций совершению идентичные приборные доски, не потребовальсь даже обычная замена шкалы тахометра болке короткой, ведь резвый дизель кут тится до 5800 об/мыш! Индикатор бортового компьютера показал средний раскод за время теста всего 6,4 п/100 км. И это с учетом столичных пробом!

Удобная полка под потолком в значительной мере компенсирует небольшую вместимость крохотного перчаточного ящика и отсутствие карманов в дверях. Впрочем, отсутствующие крючки для одежды она все равно не заменяет.



### НЕ ЖДИ! КАМАЗЫ КЧПИ!

Новые автомобили КАМАЗ 2008г. выпуска

СКИДКА ДО 20%



Рассрочка - 13% годовых Лизинг - удорожание от 5% в год Без участия банка

#### OAO "KAMA3"

Москва, (495) 777-81-77 Н. Челны, (8552) 45-27-32, 45-27-33



www.kamaz.ru www.kamazleasing.ru www.kamazc.ru





🕏 Установка сдвижной двери на правом борту обойдется в 13 тыс. руб. – это единственное отличие промежуточной комплектации «Классик» от базовой. Размер проема составляет 685×1142 мм, однако выпуклая перегородка между кабиной и грузовым отсеком сокращает ширину примерно до 620 мм. В России заказать сдвижную дверь слева невозможно.

🕏 Высокая крыша (опция, 30 тыс. руб.) не только увеличивает объем грузового отсека с 3200 до 3800 л, но и существенно облегчает погрузку-разгрузку: стоишь внутри, распрямившись почти полностью, Стандартная грузоподъемность фургона составляет 730 кг (включая вес водителя и пассажира), но можно заказать версию с усиленной подвеской, способную принять 850 кг (опция, 7 тыс. руб.). А кроме того, этот малыш потащит прицеп массой 1200 кг.

лосных дорогах (особенно вправо) приходится уповать в основном на внимательность других водителей. Оглянешься через плечо - панораму заслоняет глухой грузовой отсек.

Впрочем, подобные мелочи меркнут перед козырем дизельного «Добдо» - высокой экономичностью. С моей манерой езды средний расход топлива по Москве и пригороду составил лишь 6.4 л/100 км!

Есть над чем подумать: из двух доступных в России моторов доплата за дизельный 1,3 л (75 л.с.) в сравнении с бензиновым 1,4 л (77 л.с.) составляет вполне разумные 25 тыс. рублей.



№ Размер заднего дверного проема – 1231×1245 мм (у тестовой машины высота проема – 1456 мм), портуромная высота троема – 1500 мм, ширины между клоенсыма ириами – 1200 мм. Внутренней общивки нег. На полу лючок для доступа к расположенному в баже толиченному в толиче



### НЕ ЖДИ! КАМАЗЫ КЫПИ!

Новые автомобили КАМАЗ 2008г. выпуска

СКИДКА ДО 20%



KAMA3-65115

Рассрочка - 13% годовых Лизинг - удорожание от 5% в год Без участия банка

OAO "KAMA3"

Москва, (495) 777-81-77 Н. Челны, (8552) 45-27-32, 45-27-33



www.kamaz.ru www.kamazleasing.ru www.kamazc.ru



## Жилой комплекс

На прошедшей в Москве выставке «Строительная техника и технологии» Камский автозавод представил обновленную кабину для своих грузовиков. Юрий Нечетов, фото автора-

ервый грузовик сошел с конвейера только что построенного Камского автозавода 16 февраля 1976 гола, и за послелуюшую треть века было выпушено без малого два миллиона КамАЗов. Машина совершенствовалась, менялись двигатели, коробки, другие агрегаты, но почти неизменной оставалась его кабина. И вот, наконец, «лицу» автомобиля сделали подтяжку - это именно фейслифтинг, поскольку силовая структура осталась прежней. Что изменилось?

В первую очередь обращает на себя внимание передняя облицовочная панель с интегрированными боковыми обтекателями - последние уменьшают завихрения по бокам кабины и загрязнение дверей. Бампер современного дизайна получил более эффективную светотехнику и вкручивающиеся буксирные проушины. Щитки подножек с антифрикционными решетчатыми накладками облегчают подъем в кабину. Более удобными стали ручки и замки дверей. Трехщеточный стеклоочиститель обеспечивает плотное прилегание щеток и лучшую очистку стекла. Для щоссейных модификаций предусмотрен обтекатель на крыше кабины - в сочетании с обновленными кузовными элементами это улучшает аэродинамику автомобиля и снижает расход топлива.

Водитель получил новую приборную панель с графическим дисплеем и регулируемую рудевую колонку. Повышению уровня комфорта и безопасности способствует новое сиденье «Граммер» (Grammer) на пружинной или пневматической подвеске, с множеством регулировок, подголовником, подогревом и встроенным ремнем. Боковые подлокотники - в списке опций. В обивке кабины использованы более качественные материалы с улучшенной шумоизоляцией, более мощный отопитель и измененная система возлуховолов гарантируют быстрый прогрев кабины.

Модернизировано и крепление кабины - четырехточечная пневмоподвеска снижает вибрацию, улучшает плавность хода и обеспечивает выполнение более строгих современных требований к реакции на удар. Кроме того, пневмобаллоны новой конструкции позволяют поддерживать постоянную высоту кабины вне зависимости от нагрузки.



У водителя рулевая колонка с парой регулировок и комфортабельное кресло «Граммер».

Самосвал с новой кабиной выглядит нарядно, но практичность низко висящего пластикового бампера в условиях строитель ной площадки сомнительна.



но вполне удобен, он покрыт противоблико вой пленкой.

 Волнообразный изгиб передней панели позволил развернуть к водителю панель переключателей. Справа появился перчаточ-



Об изменении цены на КамАЗы с новой кабиной, равно как и о сроках появления машин у дилеров, точно пока ничего не известно - говорят, все зависит от спроса. Но, скорее всего, дело не только в этом, ведь на презентации генеральный директор КамАЗа Сергей Когогин подтвердил, что в следующем году будет показан прототип уже совершенно новой кабины. А учитывая, что фактическим совлалельнем ОАО «КамАЗ» является немецкий концерн «Даймлер», резонно ожидать ее сходства с кабинами тяжелых «мерседесов».

### Грузовая серия «Конти»



Фирма «Континенталь» разработала несколько новых моделей грузовых шин, в том числе R (Regional traffic) - для региональных перевозок, L (Long distance) - для дальних.

Все шины сходной конструкции: четыре слоя стального брекера пересекаются под разными углами, образующими треугольник. Две вершины его направлены в стороны продольной и боковой сил. Это обеспечивает повышенную боковую устойчивость шины и допускает повторную нарезку протектора. По заверению специалистов, сопротивление качению снижено относительно покрышек предыдущего поколения на 5%.

Шины стали более объемными, поэтому улучшилась плавность хода, а технология AirKeep (с внутренним герметизирующим слоем из каучука) замедляет утечку воздуха в эксплуатации и при проколах в два раза.

Пригородная серия предназначена для движения с частыми разгонами, торможениями и маневрированиями с пробегом около ВО тыс. км в год.

Шина для передней оси HSR2 получила усиленные ребра, предохраняющие каркас от повреждений при наездах на бордюры, v нее малое сопротивление качению и низкая шумность.

HDR2 - для ведущих осей. В движении нагрузка распределяется между стреловидными блоками, минимизируя типичный для шин ведущей оси зубчатый износ.

Особенность шин серии L - малое сопротивление качению, то есть экономия топлива.

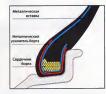
Усиленная конструкция модели HSL2 (для передних осей) уменьшает деформацию шины на высокой скорости. Шина почти бесшумна и комфортна. Форма канавок, как и на модели серии R для управляемой оси, препятствует застреванию камней в протекторе.

Экономичные шины HDL2 - для ведущих осей. Благодаря множеству двойных шашек в протекторе они реализуют высокие тяговые и тормозные усилия. Плечевые блоки соединены между собой, что увеличивает продольную жесткость шины.





- Нити нового четырехслойного корда ориентированы так, чтобы лучше воспринимать боковые и продольные силы.
- Бортовое кольцо укреплено усилителем борта.



### Дедушке английских автобусов - 70

В августе 1939 года на дороги Великобритании (и не только) вышли первые автобу-



сы марки «Бедфорд-ОВ», быстро полюбившиеся пассажирам. Их выпускали вплоть до 1951-го; за это время «бедфорды» стали не менее популярными, чем, например, малыш МИНИ. А может, и больше, поскольку для знакомства с автобусом его не нужно покупать. Редкие сохранившиеся экземпляры можно будет увидеть 16 августа в Heritage Centre, что в английском Лутоне, на Парк-стрит. А если повезет, то и прокатиться в них по городским улицам, побывать на костюмированном шоу в честь автобуса в Блетчли-парке.



## Он на свете всех сильнее



Сошел с конвенера и отправился на работу в Норвегию первый таку» «Волаю-РНА Оюз, считающийся самым мощьми серийным грузовиком в мире. Его двигатель 1066 добоми объемом 16.1 развивает чемого. 700 л.с. (151 кв) и ирутящий момент до 3130 Нни Динго. 100 г.с. (151 кв) и ирутящий момент до 3130 Нни Динго. 100 г.с. (151 кв) и ирутящий момент до 3130 Нни Динго. 100 г.с. (151 кв) и ирутящий момент до 3130 Нни Динго. 100 г.с. (151 кв) и ирутящий момент до 3150 Нни Динго. 100 г.с. (151 кв) и ирутящий момент до 310 Нни Динго. 100 г.с. (151 кв) и ирутящий момент до 310 Нни динго. 100 г.с. (151 кв) и ирутящий момент до 310 нни динго. 100 г.с. (151 кв) и ирутящий момент динго. 100 г.с. (151 кв) и ирутящий момент до 310 нни динго. 100 г.с. (151 кв)

### Японский гибрид

На выставме Есо Car World 2009 фирма Mitsubshi Fuso Truck & Bus Согроватол представила автобус Aero Star Есо Нуbrid, удостоенный японским министерством экономиям, горговли и промашленности премии Energy Conservation Center Chalmans 1972. Этот междугородный автобус может екать на электролите, но при необходимости ейз помощь подключается дизель. Машина с запаском угладывается в нормы экономичности, утвержденные в Япомини 2015 год!





#### Пересчет цен в Вашу пользу

Грузовая техника должна работать без непредвиденных простоев и неожиданных неполадок. Это возможно только при непользованин оригинальных запасных частей в обслуживанин автомобили. СО 11 ноля 2009 года мы перескотрели цены на запасные части для грузовых автомобилей, чтобы Ваш Асtros, Ахог или Аtego оставался на 100 % оригинальным даже в непростое время.



9 579 руб. Диск тормозной

e

12 951 руб. Насос водяной А4572000801



1 102 руб. Фильтр топличный A5410900151

јены указаны с учетом всех налогов то курсу 44 руб. за 1 еврс.

### Manuales-Barr



sech tw. py6.	K. Payfi.		Цена, руб."		C Pyde		Цема, руб.°		C Py6		Цена, руб.°	
-	å	Марка, модель			1	Марка, модель		i i	Lesson	Марка, медель		
-	8		min	max	3.4		min	max	3		min	max
0	-	«Лада-2105»	161 400	180 930		Chevrolet Aveo седан	400 630	557 520		Honda Jazz	554 000	597 000
1		«Лада-2107»	171 600	189 460		Chevrolet Aveo xэтчбек 5-да.	403 360	551 120		Opel Astra седан	556 700	688 300
		«Raga- 2104»	185 000	210 730		Chevrolet Niva	412 000	446 000		Skoda Octavia	561 000	874 000
		Chery Sweet (QQ)	202 460	255 840		Brilliance M2	420 000	520 000		Skoda Roomster	567 000	764 000
8		Daewoo Matsz	205 000	286 000	17	FIAT Grande Punto 5-an.	420 000	546 000		Opel Astra универсал	571 700	803 300
250	9	«Лада-Самара» хэгчбек 3-дв.	228 000	253 180	450 000	Opel Combo Great Wall Sailor	422 900 427 000	595 500 465 000		Otroen (4 xarv6ex New	\$80,000 \$80,000	782 000
		«Лада-Самара» хэтчбек 5-дв	240 269	298 830		Citroen C3	427 500	479 500		Great Wall Comandante	580 000 580 000	896 300
		«Лада-Самара» седан	246 500 249 000	284 240		Renault Symbol	427 500	9/9 500 S41 600	8	Opel Astra 3-да. Opel Vectra GTS	582 000	1 165 000
		Geely MK		319 000		Peugeat 207 3-as.	435,000	774 000	000 005	KIA Magentis	594,880	847 000
		Ваемоо Nexua «Лада» Калина» седан	249 400 254 300	333 000 317 560		Chevrolet Lacetti cegan	441 350	562 990	2	Volkswagen Jetta	596,000	795 000
		-Claga-Kanna- xorváex	254 300	361 050		Feugent 2075-ga.	446 000	604 000		Great Wall Cowry	599 000	642 500
		Lifan Breez cegan	259 000	299 000	4	KIA Cerato New	446 800	639 000		KIA Carens	599 000	737 000
		«Лада-Калина» универсая	259 100	322 300		Renault Kangoo	451 200	619 600		KIA Soul	599 000	699 000
		FAW Vita xorvées	260 000	280 000		Suzuki Swift	452 000	599 500		KIA cee'd Wagon	599 000	679 000
		FAW Mta	269 000	285 000		Volkswagen Polo	452 000	590 000		IDA Sportage	599 000	942 200
		«Raga 4×4» 3-gg.	273 000	293 380		Chery Tiggo	454 900	509 000		IDA Sportage New	599 000	899 000
		«flaga-111»	275 255	-		Great Wali Florid	455 000	-		IDA pro_cee'd	599 700	659 000
		Chery QQ6	276 000	303 000		Hissan Almera Classic	457 000	539 000		Honda Civic седан	602 000	738 000
8		Chery Amulet	278 000	336 000		Skoda Octavia Tour	457 000 459 720	650 000 655 930		Skoda Octavia Combi	602 000	873 000
8		BYD FO	280 000	325 000		Chevrolet Lacetti yuonepcan	461600	887 700		FIAT 500	679 000	670 500
	•	Lifan Breez xarvibex	280 000	340 000	300 000	Opel Corsa 3-yps. Nissan Note	462 500	614 000		Toyota Yans	606 269	704 156
		«Лада-2111» универсая	280 000	299 000		Chevrolet Rezzo	464 400	485 300		Subaru Impreza xэтчбек	608 700	900 400
		Renault Logan	281 000	369 500		SEAT Cordoba	465 000	573 000		Volkswagen Golf Plus	611 000	888 000
		ВАЗ-2170 «Лада-Приора» сезван	285 700	369 440		UA7 Patriot	465 000	677 500		Mazda 3	616 000	880 000
		Hyundai Getz	292 900	518 900		Hrundai Porter	466 736	497 873	8	Suzuki Jimny	616 500	668 000
		Chevrolet Lanos	294 400	332 400		Tar A3 Tager	469 900	625 900	2	Chevrolet Epica	618 500	849 800
	ı	«Лада-2112»	296 900	305 000		Opel Corsa 5-ga.	471 600	656 200	1	Citroen CS cegaix New	638 500	1 201 000
		«Лада-2112» купе	296 925	-		Nissan Micra	473 000	622 000		КІА сееід кэтчбек 3-дв.	639 000	659 000 1 180 000
		KIA Picanto	299 000	399 000		Skoda Fabia Combi	477 000	602 000		Opel Vectra Wagon Opel Meriva	639600	899600
6		FIAT Panda	305 000	372750		Tar A3 Road Partner	479 900	559 900		FIAT Ducato	640 000	849 000
1		FA3-310221	306 100	-		Great Wall Wingle	480 000	580 000		Toyota Corolla	647 318	839935
		ВАЗ-2172 «Пада-Приора» хэтчбек	308 500	363900		Volga Siber	487 400	557 300		Subaru impreza cegan	649 700	743900
		«Лада 4×4» 5-да.	312 000	354 950		Citroen Berlingo New	495 100	613 500		FIAT Sedici	650 000	714000
		Chevrolet Spark x3rvi6ex 5-дв.	316 920	432 220		Skoda Octavia Tour Combi	498 000	662 000		Opel Vectra	651 000	990 000
l e		Chery Kirno (S12)	317 000	338 000		Citroen C3 Picasso	499 000	633 000		FIAT Bravo	655 000	756 000
8		FA3-31105	319 500	346 200		КІА cee'd хэтчбек 5-да.	499 000	639 000	730 000	Great Wall Hover	655 000	690 000
8		«Лада-Калина Спорт»	322 420	361 047		Hyundai Matrix	499 900	659 900		AttNI One	655 200	803800
	1	BYD F3	329 000	415 000		UAZ Pickup Renault Megane	500 000	835 200		Missan NP300 Pick-Up	656 000	787 000
1	-5	Hyundai Accent	347 000	489 120	100000	Marria 7	503 000	685 000		SsangYong Actyon	667 000	923 000
		Tar A3 Vortex Estina	349,000	399 000		Ford Focus	504 000	1 169 000		Minsubishi L200	679 000	989 000
		Geely Vision Gerat Wall Peo	349 000	413 000		Hyundai Elantra	504 000	719000		Hyundai NF Sonata	685 900	1 024 540
П		Great Wall Peri FIAT Grande Punto 3-gs.	349 000 350 000	413 000 656 250		Skoda Praktik	504 000	550 000		Renault Scenic	687 300	906 400
		HAI Grande Yumo 5-дв. UAZ Hunter	350 000	899 000		Crimen Xsara Picasso	506 500	-		Toyota Auris	688 368	833 620
		Hyundai Verna	358 900	452 900		Suzuki SX4 седан	509 000	627 700		Nissan Qashqai	697 300	791 000
		Skoda Fabia	363 000	570 000		Ford Fusion	512 000	676 000		Citroen C4 Picasso	698 500	924 000
		FAT Albea	366 500	429 500	858 000	FIAT Panda 4×4	515 000	540 750		Hyundai Tucson 2009	699 900	1067900
		Peugeot 1073-ya.	368 000	416 000		SEAT libiza	515 900	659 900	2	Mazda S	710 000	1 038 000
		Peugeot 206 седан	373 000	507.000		Great Wall SUV GS	517 000	524 900	A	SsangYong Actyon Sports	717 000	755 000
		FA3-3102	373 200	390 300		KIA cee'd SW	518 044	679 000		Hyunda: Santa Fe Classic FIAT Ducato Combi	720 000	861 000 780 000
		Prugeot 107 5-au.	376 000	424 000		Mitsubishi Colt	519 000	590 000		Renault Laguna xarvões New	723 500	1037 500
		Citroen C2	376 600	511200		Chery Cross Eastar (814)	524 000	559 000	8	MiNi Cooper	727 200	1747 000
	,	KIA Spectra	379 000	392 000		Hyundai Sonata V	527 700	725 700	750	Renault Grand Scenic	731 100	950 300
900 00		Prugent 206 3-ga.	383 000	441 300		Chevrolet Lacetti xarvõek FIAT Doblo Panorama	530 150 530 500	642 350 565 900		SEAT Lean New	739 900	1269 900
\$	7	BYD F3-R	390 000	405 000		HAT Doblo Panorama Hyundai i 30	530 500	725 140	13	Nissan Qashgar+2	740 000	1039 000
		Suzuka Splanth New	390 000	480 000		Opel Astra 5-as.	531700	725 140	600	Suzuki Grand Vitara 3-pp. New	745 000	970 000
		Citroen Berlingo First	392 500	-		Nissan Tiida	536 800	710 000		Peugeot 407	748 000	1 298 000
		Chery Fora	393 000	435 000		Ford Firsta New	537 000	683,000		Mitsubishi Galant	759 000	908 040
		Prugeot 206 5-AB.	393 000	451 300		Mitsubishi Lancer X	539000	834 030		Honda Civic xstra6es	762 000	876 000
		Chevrolet Aveo хэтчбех 3-дв.	393 360	540 670		Citroen C4 Grand Picasso	542 500	967 000		SEAT Altea	765 900	1 089 900
		Renault Clio	396 300	569 100		Suzuki SX4 хэтчбек	544 000	745 000	800 008	Renault Clio Sport	767 700	842700
		FIAT Doblo Cargo	399 000	458 000		Prugeot 308 5-ga	549 000	787 000		Dodge Caliber	770 000	1284000
		KIA Rio	399 000	459 000	D -4	Volkswagen Golf	550 000	1056 000		Volkswagen Cross Golf	774 000	841 000

Ценовой дизпазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.°		0808's	6	<b>Liena</b>	Цена, руб.*		Марка, модель	Цена, руб.°	
Henry Cemen		min	max	Temps X	Марка, модель	min	max	Lieno Manaso	торка, тадель	min	max
	SEAT Toledo	779 900	1049 900	•	Opel Zafira	950 400	1 113 400	i i	Land Rover Freelander 2	1413 000	194500
	Ford C-MAX	785 000	1 177 000		Mercedes-Bertz A-Klasse S-gn.	963 600	1038 400	L .	Nissan Pathfinder	1 419 500	189200
	Volvo C30	787 800	1 267 200		Alfa Romeo 147	966 999	1 111 392	( _	Jeep Wrangler Unlimited	1421000	1544.00
8	Mazda 8T-50	790 000	984 000		Renault Koleos	969 000	1 184 000	8	Volvo V70	1 425 400	1 774 10
8	Peugeot 207 CC	794 000	935 000		Volkswagen Scirocco	970 000	1084000	8	Dodge Caliber SRT4	1 426 670	-
	SEAT Aftea XI.	795 900	1099900		Honda CR-V	974000	1219 000	-	BMW 3 Series syme	1 440 800	23578
	Peugeot Baxer	797 000	1052 000	1 000 000	Audi A3	981 722	1247 895	1	Honda Plilot	1 470 000	1695 0
_	Volkswagen Touran	802 000	1 127 000		Subaru Legacy	987 600	1 596 200		Nissan Patrol	1 497 500	2 122 0
	Volkswagen Passat cegam	805 000	1 378 000		SsangYong Rexton II	999 000	1260 000		Volvo S80	1 528 400	26077
	Otroen C5 vwwsepcan New	806 000	1269500		Opel Antara	997 900	1 305 900		Hyundai ixSS	1 588 060	17809
	KIA Opinus	806 000	1059 000		Prugeot 308 CC	998 000	1 120 000		Chrysler 300C Touring AWD	1 588 650	16509
	BMW 1 Series 3-ps.	809 900	1348 200		Volkswagen Eas	999 000	1432 000		BMW X3	1613600	235590
	Chrysler PT Cruiser Limited	809 900	872 200		Toyota RAV4	999 000	1 395 681		BMW 5 Senes седан	1 616 300	3 007 6
	Chrysler Sebring	809 900	934 500		SEAT Leon Cupra	999 200	1 050 000		Audi Аб седан	1631000	30550
	MINI Cooper Clubman				SAAB 9-5 седан	999 900	1 378 400		Audi Q5	1 633 000	2 227 0
		810 000	978 000		Nissan Navara	1020000	1 352 000	8	Volvo IC60	1 635 400	19999
	Ford Mondeo	811 000	1 370 000		Alfa Romeo MiTo	1 037 008	1 080 763	26	Cadillac SRX	1636209	20638
8	SsangYong Kyron New	819 000	1 000 000		Ford S-MAX	1043 000	1647 000	( = )	Ford Explorer	1650 000	20110
8	Nissan Cabstar	825 350	-	000 001	Dodge Journey New	1 044 000	1436 000		Subaru Tribeca 5-мест.	1 651 700	17351
_	Volkswagen Caddy	831 000	970 000		Mazda MX-5	1 050 000	1 200 000		Volkswagen Tosaren	1664 000	4 029 0
	Dodge Avenger	832 000	940 000	=	Subaru Forester	1 062 100	1 499 100		Land Rover Discovery 3	1 666 000	2 385 0
	Nissan Teana	833 500	1 346 000		Volkswagen Passat CC	1078 000	1801000	V	Volva XC70	1 668 500	19999
	Hyundai Coupe New	834 000	1 023 000		Jeep Compass Limited	1 090 250	1152550		Jeep Commander	1 682 100	1 791 1
	KIA Sorento	839 990	1 149 990		Jeep Liberty	1 090 250	1 152 550		Volvo C70	1 698 200	19684
	Магла 6 седан	889 900	1 139 000		Subaru Impreza WRX	1 106 300	1413 800		Cadillac STS	1718 685	18974
	BMW 1 Senes 5-ga.	843 100	1 377 400		Volvo S60	1 115 900	1 449 900		Nissan Murano New	1721020	19250
	Renault Trafic Yan	845 300	867 800		Hyundai H-1 New	1 120 790	1 165 900		Hyundai Genesis	1744 000	199990
	KIA Carnival	849 000	1 154 000		Dodge Nitro	1 125 000	1445000		Nissan 350Z	1749 500	1857 00
	Suzuki Grand Vitara 5-дв. New	850 000	1190 000		Амбі А4 седан	1 127 000	1 875 000		Chrysler Grand Voyager	1 775 550	1 900 15
	Toyota Camry	853 000	1 430 415		BMW 3 Series седан	1 133 700	2 174 200		Chevrolet Tahoe	1 781 600	1936 00
	Mazda 6 xorv6ex	859 000	1 155 000	8	Hyundai Grandeur	1148 900	1 360 900	8	Marda CX-9	1 800 000	1950 0
	Toyota Avensis	860 000	1 387 000	200	Mercedes-Benz B-Klasse	1161600	1456 400	8	Jeep Grand Cherokee	1 806 700	2 055 05
	Valva S40	864 500	1471500	2	Mitsubishi Pajero Sport New	1165 000	1389 000	20	Alfa Romeo Brera	1.842 111	2 301 5
	Opel Insignia	866 300	1565 800		Peugeot 4007	1 177 000	1329 000		Mercedes-Benz GLX-Klasse	1 852 400	2 728 00
	Nissan X-Trail	866 500	1309 000		Ford Galaxy	1 180 000	1672 000		Citroen C6	1 876 000	2 256 00
	Mazda 6 универсая	869 000	1122 000		SAAB 9-3 Convertible	1 189 000	1419000	1	Lexus 65 300	1884 000	2 140 00
000	Mitsubishi Grandis	871 000	1261800		Ford Escape	1 190 000	1 300 000	2 500 000	Volvo XC90	1884 900	2 906 10
8	MINI One Cabrio	875 000	1 200 500		Atta Romeo GT	1190 152	1 807 106		Alfa Romeo Soxder	1907744	2 380 30
	Citroen C-Crosser	885 000			Prugeat 407 Coupé	1 199 000	1 586 000		Toyota Land Cruiser Prado	1916694	2 140 88
	Mercedes-Beng A-Klasse 3-ga.	887 400	-	6	Jeep Compass Sport	1 201 269	1 3 2 5 1 8 2		Audi TT Coupe	2000 216	2 535 16
	SAAB 9-3 Sport cepan	896 000	1 536 000	1 300 000	Cadillac CTS	1 206 342	1555000		Honda Legend	2017 000	2 175 00
	Cadillac 8LS	896 535	1 194 306		BMW 1 Series кабриолет	1 209 100	1 792 400		Mercedes-Benz E-Klasse cegain	2063 600	4 8 2 8 3 4
	Mitsubishi Outlander XI.	899 000	1290 900		SsangYong Rodius	1 227 000	1 406 000		Audi AS	2 105 000	2 180 00
	Mitsubishi Outlander	899 000	1290 900		Sebaru Outback	1 241 900	1 648 700		Volkswagen Phaeton	2 429 000	434400
-	Quei Astra TwinTop	901600	1071600		Toyota Hiace	1 275 691	-	_	Lexus RX 350	2 453 494	2 791 36
	Volvo VSO	902 300	1525 100		Ford Kuga	1321 000	1 543 000		Cadillac Escalade	2 596 950	2 848 81
	Volkswagen Crafter	902 791	1323 100		Chrysler 300C	1336 000	2 855 000	1.	Range Rover Sport	2 629 000	3 391 00
	Chevrolet Captiva	902 /91	1 190 800		Chevrolet TrailBlazer	1338300	-		Audi A6 allroad quattro	2 651 732	3 579 94
				9000	Masta CX-7	1343 000	1 455 000	3 000 000**	Lexus RX 400h	2 693 242	-
	Toyota Corolla Verso	915 719	1029394		BMW 3 Series you bepcan	1357 300	2274300		Lexus G5 450h	2 695 000	
8	Honda Accord	916 000	1130 000	400	Jeep Cherokee New	1 358 140	1 510 775		BMW XS	2 797 400	3 565 40
20 000	MiNt Cooper 5	925 200	1 090 800	Ê	Alfa Romeo 159	1 369 550	2 0 2 5 8 8 4		Lexus 65 460	2 806 000	-
2	Volkswagen Tiguan	933 000	1 087 000		Land Rover Defender	1 370 000	1 475 000		Audi 07	2812652	3 955 20
	Skoda Superb New	935 000	1611000		Jeep Wrangler	1370 600	1 775 550		Toyota Land Cruser 200	2 838 727	2 848 20
	Mercedes-Benz Vito	937 816	1 429 076		Mercedes-Benz (-Klasse седан	1379004	3 260 180		BMW M3 ceran	2 950 100	-
	FIAT Croma	940 000	1 102 500	0	Subaru Impreza WRX STI	1 405 300	1524500				
	Mitsubishi Payero Sport	941 400	1 227 000	8	Mitsubishi Pajero IV	1 412 000	1 899 000		BOROU AGNITATIVISTICALULU.		
									или на автомобили станностью.		

Нуимаі Sama Fe
Комментарий ЗР

949 900 1 319 900

Ошива для РЕссии телдении повышения цен на вато прадолняет развиваться рост розменной стоимости машин составил в среднем 1,5-7%, до сим двягуста на немотрые моделе нем обуту деяствовых смице, но производентем уче готоватся с сезону смице, мо можения учетовых смице, на производентем уче готоватся с сезону смице, мо можения на поднаго на предела по сечения с из двягуста на неменах. И завозят новежи – «КИА Сорента», «Ситроен СЗ», обучательное на неменах и завозят новежи – «КИА Сорента», «Ситроен СЗ», обучательное на неменах и и смера на можениемых а компьют от отвещения с можения обучать на неменах и неменах и неменах и неменах и неменах от неменах и неменах и

Chrysler Sebring Cabrio

\*\*Обзор цен на овтомобили стоимостью выше 3 000 000 руб. -

1412 250 1 474 550 « бионайших номерах 3Р.

### CHOP

### Место в первом ряду

Застой в российском кольцевом чемпионате вынудил гонщиков искать другие возможности посоревноваться. Команда «Динамо-Автоспорт» для участия в Еврокубке «СЕАТ-Леон» создала боевую единицу под названием Теат Russia. Первые старты комментирует Максим Вольнов.

«Леон» — машина, популярная в автоспорте. Помимо Еврокубка и чемпионата мира WTCC, «песоны» стартуют во многих национальных сериях. Даже у нас в России огр назад несколько «испаниев» укращали баталии серии RTCC. Несколько стран проводит собственные моно-Кубки «СЕАТ-Леон» — турниры одной модели.

И как раз на этап итальянского первенства команда Теалп Кизак совершила первый зарубежный воже — с чито тренноровомной целью, для провержи пилотов и техники. Чтобы не тратить время на влучение новомсов настройки машин на невывкомой трасс, использовали опыт британских инженеров. Оба пилота, Антон Маркин Олег Петриков, впервые выступали

в Имоле. Оказалось, они вполне готовы стать заметными персоизами среди итальяниев, уровень которых, как принято считать, выше российского. В первом зачетном зажедь, наши, комечно, осторожичали, но все равно совершали ощибки. Однако во второй гонке Маркин финицировал четвертым, отыграв множество позиций.

#### В ИСПАНИЮ ЗА ТОНУСОМ

Еврокубок «СЕАТ-Леон» – инстизтатныя серия, поддерживающая «туринговый» чемпионат мира. Все гонки прохорит одновременно с европейскими этапами WTCC. Стартовал турину в Валенски, и только здесь стала очевидна истинная сила соперников. В основном участин- молодые пилоты, добившисся вы-

соких достижений в сюнх национальных соревнованиях, это итальянных ветры, чехи, французы, швейцариы. Среди гонциков и всемьа интерсение ветерани, например Тим Коронев и Андреа Дарини. Не правда ли, знакомые фамит Тим. С достобить бето по достобить по правидать по по правидать правидать по правидать правидать по правидать по правидать по правидать по правидать прав

Еще один очень интересный соперник, которого особенно приятно обыгрывать, – Алексей Дудукало. Многократный чемпион России сейчас «игра-

# Marriott & Marriott & Mar



#### ПИЛОТЫ TEAM RUSSIA

Антон МАРКИН, мастер спорта, 23 гола (Королёв Московской обл.). Чемпион России по кольцевым гонкам (2006, «Туринг-Лайт»), победитель серии RTCC, многократный участник «Гонки звезд «За рулем». Карьеру начинал в кроссе и ралли-кроссе на машинах класса «Ока-Юниор», одержал множество побед



Олег ПЕТРИКОВ, мастер спорта. 24 года (Москва). Победитель и призер этапов чемпионата страны и серии RTCC. Гоночный опыт набирал в российских кольцевых гонках, выступал и за рубежом - в чемпионатах Германии и Голланлии.



ет» в Еврокубке за нтальянскую команду «Раньони Моторспорт» на «Леоне» 2 в традиционных цветах ЛУКОЙЛа...

Снова незнакомая трасса, понск \$ верных траекторий и настроек. Пер- 2 вая гонка проходит в субботу, вторая в воскресенье. На трибунах армия зрителей: этапы WTCC собирают по 80 тысяч! На российских гонках такой поддержки не бывает. Маркии и Петриков ннчуть ие стушевались, а просто старательно выполняли свою работу. В свободных тренировках - девятый и десятый результаты. Совсем неплохо при 22 машинах на старте! А вот квалификашня из-за мелких технических неполадок не удалась, из-за чего в основном старте Антон и Олег получили места в самом конце стартового поля.

Тем сильнее был эффект, произведенный Петриковым: за 13 четырехкилометровых кругов он отыграл десять позиций! А воскресный заезд завершил шестым (стартовал уже с девятого места) и набрал первые зачетные очки.

Маркин дважды занял триналцатое место, а Дудукало - единожды одиннадцатое: в воскресенье он вылетел с трассы. Судьн решилн, что виновник инцидента - шедший позади Маркии, и назначили тому штраф «стоп-энд-гоу». А после гонки, изучив видеозапись нз кабины машины Антона, призналн, что решение было поспешным и небесспорным. Тем не менее нз Валенсин Team Russia уехала в хорошем тонусе стало понятно, что в Еврокубке мы отнюдь не аутсайдеры.

#### **ЦЕНА ЗАЧЕТНОГО ОЧКА**

Правила Еврокубка во многом повторяют свол WTCC. Это касается и так называемого реверсивного старта: на старте воскресной гонки первую восьмерку пилотов расставляют в порядке, обратном тому, который был из финише накануне. Что это дает, понятно: нитригу и зрелищность. И уже на втором этапе в чешском Брно Петриков попал нов действне этого правила. Седьмое место в субботу (с тринадцатой стартовой познцни!) - извольте, первый ряд стартового поля в воскресенье.

Удержаться в призовой когорте Олегу не удалось: несколько соперников ехали быстрее. Весь заезд Петриков провед в напряженной борьбе с нимн, финишировал восьмым и по сумме гонок добавил в свою копилку еще три очка. К слову, Ларинн н Коронел набралн в Брно одно очко на двоих, Дудукало вновь ни с чем, а лидером Еврокубка стал испанец Диего Пуйо.



#### Антикризисные цены SM – в помощь автолюбителям

MVI Motorenteile GmbH более 25 лет назал иачала с создания общивиой программы запчастей. Сегодня бреид SM принадлежит компании MVI.

Сертификат по стандартам ISO 9001 также подтверждает наше стремление предоставить самые высокие параметры качества наших производственных процессов и продукции. Сегодня в ассортименте такие позиции, как: направляющие втулки клапанов, клапаны, поршин, поршневые пальцы, сальники двигателя, крестовины, распредвалы, гильзы и многое другое.



#### Перенос технологии из гоночного спорта в Ваш автомобиль

Поршиевые кольца с коробчатым маслосъемиым кольцом - новый этап в развитии компании MVI на российском рыике. Это одии из двух видов выпускаемых колец компанией MVI. Достоииства колец SM:

- высокий ресурс работоспособности
- эффективно сиимают масло со стенок цилиидра
- ие боятся перегрева двигателя.

Уже более 5 лет компания MVI использует современные технологии изготовления крестовин карданного вала для автомобилей ВАЗ и ГАЗ, что позволило расширить ассортимент и найти одобрение у многих наших клиентов.

- Крестовины карданиого вала для Волги и Газели выдерживают нагрузку
- в 5-6 тони. Надежиы, легко устанавливаются. большой ресурс работы.

Представительство MVI в России: +7 495 6235340; +7 495 6235773 http://www.sm-original-germany.com По вопросам организации регионального представительства обращаться: +7 926 1094505

реклама



Для Маркина чешский унк-энд сложился на редкость неудачно. Антон прекрасно стартовал в субботу, но утолнл в массовый «замес». Итогом стал длительный ночной ремонт машины механикам пришлось даже менять двигатель. И все насмарку: после пяти кругов воскресной гонки отказал топливный насос... Это автоспорт, и нередко на результаты влияет банальный фактор невезения.

Оценку состоявшимся этапам дал руководитель команды Олег Хатюшенко: «У нас долгосрочная программа, н мы не рассчитывали на трнумф в дебютном сезоне. Наша задача - создать коллектив, способный достойно представлять страну в состязаннях европейского уровня. Мы не требуем от молодых пилотов немедленных побед, пусть копят опыт. А набранные очки пусть порадуют неравнодушных к автоспорту россиян». Team Russia продолжает свой вояж и через Португалию, Великобританню и Германню вернется в нтальянскую Имолу. Но теперь уже знакомую Маркину и Петрикову.

🤇 Этапы Еврокубка проходят в те же дни и на тех же трассах, что и гонки «турингового» чемпионата мира. Аудитория просто колоссальная!

Брно, вечер субботнего дня. Машина Антона Маркина в руках механиков: сильно повреждены кузов, радиатор, рулевое управление, вышел из строя двигатель... Утром все будет в норме.





# Длинное кино



#### до и после

Самое первое впечатление: современный «Ле-Ман» создан для продажи сувениров. Всевозможных киосков, лавочек и палаток здесь едва ли не больше, чем на формуле 1 и чемпионате мира по ралли, вместе взятых. Вот продают комбинезоны и шлемы пилотов прошлых лет с сертификатом аутентичности. Вот кепки, майки, куртки с символикой гонки нынешнего года. Вот фирменные точки предлагают атрибутику команд. Те, кто побогаче, заглянут в бутик часовой фирмы «Ролекс», одного из спонсоров гонки. Отдельные островки - винтажные коллекции. Они манят посетителей вывесками с именем Стива Маккуина. Здесь всегда много наро-

лу. Хочещь фильм на CD - пожалуйста. Хочень замшевую курточку - запросто. Да еще вместе с биркой производителя маленький кадрик из фильма: убедитесь, Стив носил точно такую же. А вот и черно-белый постер в рамке. Украсить стену изображением идола можно всего за 15 евро, берите. И ведь берут! Стив Маккуин скончался от рака в 1980 го«Понки – сама жизнь. Все, что до и после, преходяще». Слова исполнителя главной роли фильма «Ле-Ман» Стива Маккуина лишь кажутся высокопарными. Благодаря ему картина о марафоне получилась удивительно честной. Результат? Фильму 38 лет, давно нет в живых актера и профессионального автогонщика Маккуина, но до сих пор в действе «24 часа Ле-Мана» этот неординарный человек и его картины играют заментую роль, считает Вадим Крючков. Фото автора и «Пежо».



ду, ето прах рассени над Тихим оксаном, но пот уже 29 лет полсе по смерти одни зарабатывают на раскручением инсни, другие котят быть причастных к гому, кто побывала «по ту сторону баррикад». Вспь когда-то Стив стал серебряным прихером 12-часовой автомобильной гонки в Себринге Причем высутнат там с травипрованной на мотголиках (еще одно его увлечение) ногой. Потом этот знающий толк в автоспорте американец умудился создать самый правдывый фильм о самой французской гонке. И вот уже который год французы отдатот ему своеобразную дань уважения.

Впечатление второе: броуновское движение огромного количества зрителей к ночи стихает. Одни разъезжаются в гостиница бизакежащих городоко, другие умудяряются ночевать на трассс. Для этого есть палагочные лагеря, компинти, стоянки. И если прицепа-дачи выглядят на этих стоянки. «бомперу которого приязаная растяжка также, смогрится экзотично. Утро расставляет точки над. 1 Брм мусоро и ги-



рамиды пустых бутылок - признак того, что некоторые «наотдыхались» так, что были не в состоянии сесть за руль. Увы, для части зрителей «24 часа Ле-Мана» своеобразный алкогольный марафон. А жаль! Когда приходят сумерки, а затем и ночная прохлада, на трибунах остается горстка самых преданных болельщиков. Но ведь именно тогда начинается настоящий «Ле-Ман».

#### САМА ЖИЗНЬ

Интрига нынешнего марафона, 77-го по счету, - противостояние двух заводских команд, прототипов «Пежо-908 HDI FAP» и «Ауди-R15 TDI » с дизельными двигателями. Французская команда последний раз выигрывала гонку в 1993 году, немецкая - восемь (!) раз за послед-

ние певять лет. Автомобили «Пежо» достаточно быстры, но свергнуть с пьедестала великолепно организованную да еще упакованную опытными пилотами немецкую команду очень трудно.

Как это часто случается на «Ле-Мане», судьба золота решилась ночью. Теоретически в темное время преимуществом должна была располагать команда «Ауди». Прототип с открытым кокпитом, как у немцев, в данном случае предпочтительнее застекленного французского. Причина - обилие насекомых, которые разбиваются о переднюю часть автомобиля. Вернуть обзор пилоту «Ауди» позволяют специальные отрывные пленки на забрале шлема. А вот с обилием грязи на почти авиационном фонаре «Пежо» стеклоочистители (и иногда даже механики на пит-стопах) не справляются. Получается, одни мчат зрячие, а другие - почти вслепую.

Перед закатом лучший экипаж «Ауди» отставал от лидировавших французов лишь на круг и имел все шансы отыграться. Но около четырех ночи начались неполадки с двигателем, на устранение которых понадобилось время. Из-за этого автомобиль не только потерял позицию, но и отстал теперь уже от дуэта «Пежо» на шесть кругов. Такую пропасть не смог отыграть в свою смену даже опытнейший пилот «Ауди» Том Кристенсен: французы не оставили ему шансов. В этом году прототипы «Пежо» ехали и быстрее, и надежнее, первые две ступени пьедестала почета достались им по праву. Золото у экипа-



Iconic Poster. Портрет Стива Маккуина, олицетворяющего дух «Ле-Мана», - всего за 15 евро.



Подобные рекорды тоже неотделимы от 24-часовых гонок.



жа Дэвид Брэбэм - Марк Жене - Александр Вурц, серебро у трио, состоящего из Себастьяна Бурдэ, Франка Монтаньи, Стефана Сарразина. Экипаж немецкой команды в составе Ринальдо Капелло, Тома Кристенсена, Алана Макниша довольствовался бронзой.

Любопытна судьба четвертого места. В упомянутом уже фильме герой Маккуина и его машина несли рекламу мало известной у нас нефтяной компании «Галф» (Gulf). Картина снималась в ходе реальной гонки и прославила реальные команды и реальных спонсоров. Прошло столько лет, а концерн Gulf Oil остался верен «Ле-Ману». Уже трудно представить себе марафон без характерных оранжево-голубых логотипов в винтажном стиле, настолько неотпелимы они от гонки. В этом году цвета нефтяной компании защищала команда Aston Martin Racing. Один из экипажей был составлен исключительно из восточноевропейцев - чехов Яна Шароуза, Томаша Энге и немца Штефана Мюкке. Последний - сын баггиста Петера Мюкке, который сражался с нашими пилотами еще во времена СССР. Вот эта зубастая команда и подобралась вплотную к подиуму, опередив куда более титулованных конкурентов. К сожалению, из российских пилотов в этот раз стартовал (и, что радует, финишировал) лишь Роман Русинов. Его экипаж довольствовался сельмым местом в классе LMGT2 и 27-м в абсолюте.

Единственный россилнин Ром эктурал за рулом «Феррари» № экрован в третьем десятке.

Что греха таить, смотреть длинные гонки, в том числе «Ле-Ман», занятие утомительное. Здесь спорт несколько листанцирован от зрителя. И зачастую, когда в боксах команд кипят страсти, стан болельшиков объят сном. Так в чем секрет популярности «Ле-Мана»? Наверное, в том, что современная гонка так тесно переплетается с историей, легендами, кино. В том, что у каждого из участников и наблюдателей действа свое объяснение его притягательности, своя мотивация. Прав был Маккуин: эти 24 часа - сама жизнь со всеми се взлетами и невзгодами.



Согласитесь, такие машины смотрятся в палаточном лагере несколько инородными.

Марк Жене, пилот победившего экипажа, принимает поздрав: ния на финише.





## Лоэб дал осечку

Ралли «Акрополис» принесло вторую подряд победу команде «Форд» - отличился Микко Хирвоиен. Правда, соперники ему сильио в этом помогли. Пилоты «Ситроена» самоустранились с дистанции: сначала вылетел и разбил свой С4 Себастьен Лоэб, а на третий лень гонки уничтожил подвеску Даниэль Сордо. На тот момент испаиец проигрывал лидеру всего 3 секунды. Яри-Матти Латвала сильно отстал от партнера по «Форду» в конце первого дия - потерял около 3 минут, пока зрители выпихивали его «Фокус» из канавы. Сошел также Петер Сольберг, и Хирвоиену, по сути, ие с кем стало бороться. Его отставание от Лоэба в чемпионате сократилось до 7 очков - возрождение иитриги!

Очень ярко провел греческий этап наш Евгений Новиков, став самым мололым пилотом (18 лет 8 месяцев 23 дня), когда-либо выигрывавшим скоростиой участок чемпионата мира. А всего иа его счету четыре выиграииых СУ! Новиков шел на железное четвертое место, наседая на Латвалу, однако поломка диффереициала в последиий день гонки отбросила россиянина за пределы зачетной восьмерки.

## Столкновение интересов

Впервые в этом сезоие этап «турингового» чемпионата мира прошел под диктовку ие СЕАТа и «Шевроле», а БМВ. На трассе в Брио ударио выступили пилоты агало-испанского подразделения заволской комаиды: победы в заездах одержали Алессаидро Дзаиарди и Серхио Эрнаидес. В итоге БМВ переиграла лидера - СЕАТ - в комаидиом зачете. Однако в зачете пилотов картииа прежняя, поскольку и Дзанарди, и Эриаидес далеки от притязаний на титул. И отчасти помещали своим партиерам: из главиых забойщиков БМВ серьезио пополиил очковый запас только Йорг Мюллер, тогда как Эиди Приоль и Аугусто Фарфуш ие блистали. А вот действующий чемпион и лидер чемпионата сеатовец Иван Мюллер разок побывал на подиуме. Трио «Шевроле» дважды осталось

вне очковой зоиы, равио как и пилоты российской команды Lada Sport. Наивысшего достижения для нее в Брио добился голлаиден Яап ваи Лагеи - четырнадцатое место в одиом из заездов.



#### КАЛЕНДАРЬ

#### РАЛЛИ

7-8.08 чемпионат России, «Южный Урал», Бакап Челобинской обл

21-22.08 Кубок России, «Гориый пен»,

Асбест Свердловской обл. 4-5.09 чемпионат России, «Гуково», Ростовская обл.

#### 1-2.08 традиционная гонка (легковые, багги), Златоуст

1-2.08 Кубок РАФ (петковые, багги), Арамиль

8-9.08 чемлионат России (легковые), Воронех 8-9.08 традиционная гонка (петковые), Тюмень

8-9.08 чемлионат Саикт-Петербурга (багги)

15-16.08 первенство Сибирского округа (легковые, багги), Новосибирся

15-16.08 Кубок РАФ (пегковые), Ирбит

15-16.08 Кубок РАФ (пегковые, багги), Веселовка 21-23.08 чемпиомат России (грузовики), Кораблино

21-23.08 первеиство и Кубок России (nervineus farry) (tagnotote 22-23.08 традиционная гонка (легковые), Апалаевск

29-30.08 чемпионат России (легковые), Казаин 79—30.08 чемпионат Сибирского округа

#### (грузовики, пегковые), Чита ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

1-2.08 чемпионат Сибири и Дальнего Востока по кольцевым гонкам, Красиоярск 1-2.08 Кубок и первенство России по картимгу,

VANGMOREK 5-8.08 чемпионат России по ралли-рейдам,

«Хазарские степи», Астраханская обл. 14-16.08 чемлионат России по картиигу, Ульяновск 20-23.08 чемпионат России по трофи-рейдам,

прь-трофи. Перезагрузка», Нимегородская обл 21-23.08 Кубок и первенство России по картнигу, 22-23.08 чемпионат России по кольцевым гонкам,

-30.08 чемпионат Сибири и Дальнего Востока по кольшевым гонкам, Красноярск

### **РЕЗУЛЬТАТЫ**

#### ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

7-й этап, ралян «Акрополис» 1. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус») 2. С. Ожье (Франция, «Ситроен-С4») 1 17 3. Я.-М. Латвала (Финлендил, «Форд-Фокус») 4. Ф. Виллагра (Аргентина, «Форд-Фокус») 3.48 5. К. Раутенбах (Зимбабве, «Ситроен-С4») 3.59 6. X. аль-Кассим и (ОАЭ, «Ворд-Вокус») 7.04

7. М. Остберг (Норвегия, «Субару-Импреза WRC») 12.24 8. Л. Атанассулас (Греция, «Шкода-Фабия \$2000») 12.47 **ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC** 

#### После 6 этапов

1. И. Мюллер (Франция, «СЕАТ-Леон»)	66
2. Г. Тарквини (Итапия, «СЕАТ-Леон»)	56
<ol> <li>А. Фарфуш (Бразилия, БМВ-320)</li> </ol>	54
4, Й, Мюллер (Германия, БМВ-320)	41
5. Р. Райделл (Швеция, «СЕАТ-Леом»)	38
6. Э. Приоль (Великобритания, БМВ-320)	36
Команды	
1. CEAT	161
2. 5MB	153
3. «Шевроле»	103

45

26 26

#### **СЕРИЯ GP2**

#### После 4 этак 1. Р. Гросжан (Франция, «Барва Аддакс»)

2. В. Петров (Россия, «Барва Аддакс» 3. П. Мальдона до (Венесуэла, «ART GP») 4. Н. Хюлькенберг (Германия, «ART GP») 5. Я. ан Грасси (Бразилия, «Фат Бариер») 6. А. Валерно (Бразилия, «Пике GP»)

Миогократный чемпион России Алексанир Львов деботировал в рузосанир Львов деботировал в рузовом кольце. За рукем МАN в составе австрийской команцы Эгоно Ангойера (Теат Allgauer) петербуржец проведет семо в ведет семо на Чемпионат ориентировал на частные Чемпионат ориентировал на частные Чемпионат оруживи МАN, »Рево, «Фрейтайнера», «Мерседеса», «Скании» и DAF – всето в завиочном списке 30 пилотого в завиочном списке 30 пилотого

Уже на первом этапе в голландском Асмес Львов выступил весьма достойно, в первом же боевом заезде заяня двеналцатое место. В итальянском Мизано финишировал десятьм и открыл счет набранным очкам. Пополнил его в Испании и Франции и после четырех этапов



занимает одиннадцатое место. До старшего партнера по команде ему еще далеко: опытный Алгойер идет на пятой позиции. Лидерство же уверенно держит испанец Антонио Альбасет (MAN).

Добавим, что отец Александра наш прославленный гонщик Михаил Львов в конце 80-х выступал именно в этом турнире. За рулем МАЗа...

## Лубянка отжигает

В Москве на Лубянской площади про-



тинга. Состязание собрало 18 пилотов из России и Украины. В финал пробились только москвичи, и зрители увидели уникальную дуэль отечественной и зарубежной техники: «Ниссан-Сильвия S15» Георгия Степаняна против ВАЗ-2105 VFTS Федора Воробьева. Двух заездов не хвадило для выявления сильнейшего, лишь в третьем иномарка вырвала победу. На третьем месте петербуржец Тимофей Кошарный («Ниссан-Сильвия \$15»). Паузы между заездами дрифтеров заполняли звезды мотофристайла, совершая умопомрачительные прыжки на фоне одиозного здания.

## Угроза для УАЗов

Июньской тонкой в подмосковной Истре завершила первую поповну сезона в кроссовом Кубье России техніла к лясас Т1-12500. Впервые за многие-многие годы в динизионе полилась в золекая «Нивы». Построия се гонщик из Бронини Всевопод Дроддов. Первая битва «Нивые» с друмя дестамми УАЗов на майском этапе Кубка в Рязани завершилась четвертым местом. В Истре же «красотку» жестко осадили, нанеся ей повреждения радизгора.

Гонку, вторую подряд, выиграл петербуржец Владимир Худяков, заметно подтянувшись по очкам к ушедшим вперед лидерам – ульяновцу Олегу Короткову и москвичу Петру Дрофичеву. Впереди еще три этапа, и исход турнит ра во многом зависит от того, научит ли Дроздов свою «Ниву» быстро проходить повороты. На прямых-то участках она уже сейчас вие конкуренция.



www.bannerbatteries.com



#### Аккумуляторные батарец из Австрии

Инновационные технологии ведущей западноверолейского производител обеспечивают отпимальный подбо, АКБ для Вашего автомобиля, сочетающия в себе баланс разумной цены и высохож качества. Запустите сердце Вашего авто мобиля ажумулятором фирмы Вапне которому доверяют такие автопроизво дителя каж ВМW Volkswagen, Audi, Skoda Mitsubishi, Chrysler, MAN, Suzuki, KA



OOO "Баннер Баттериен" e-mail: office.bru@bannerbatteries.com

Тел.: (495) 514 01 75 Факс: (499) 270 56 50 Розница: (499) 174 79 85





# «Колодец» благополучия

Кризис сильно зацепил российский автоспорт. Отменяются гонки, затягивается строительство новых трасс, сократилось число участников в раллийном чемпионате страны, кольцевой чемпионат в летаргическом сне. А вот кросс и ралли-кросс пребывают в добром здравии, в чем убедился Юрий Тюрин, посетив гонку в Воронеже.

ольшинство пилотов, избравших кросс и ралли-кросс «своими», продолжают участвовать в соревнованиях и в России, и в Европе. Причем в зарубежных выступлениях явный подъем: екатеринбуржец Вадим Макаров возглавляет зачет кузовного дивизиона в чемпионате Европы по кроссу, а омич Эдуард Леганов держится в лидерах ралликроссового первенства.

Российский чемпионат по ралликроссу вырос в серьезную серию, а вот качество трасс отстает. Автодром КВЦ в Тольятти переделали неудачно - неинтересная конфигурация и неидеальное покрытие. В Казани автодром вроде шикарный, однако на трассе «Высокая гора» в большей степени важна мощь мотора, а не мастерство пилота. Воронежский «Белый колодец» привыкли ругать за пыль, ухабы, неуютныи паддок и раскисающую в дождь дорожку. Но как же сильно удивились участники чемпионата страны, приехав на Дон и обнаружив совершенно новую трассу: с отличным асфальтовым покрытием, поребриками, продуманными зонами вылета и абсолютно иной конфигурацией, в которой удачно соединились пара длинных прямых, закрученные шпильки, крутые повороты и приличный перепад высот.



Владислав Кузьмин, один из ее создателей и гонщик: «На трассе 60% покрытия - асфальт, 40% - стабилизированный грунт, ширина дорожки 12-16 метров. На грунтовых участках теперь новое покрытне повышенной твердости, оно не пылнт. В опасных местах установили бетонные блоки и прикрыли шинами в местах, где машина может удариться в них под неприятным углом. Но все же старались обойтись песчаными зонами, чтобы снизить риск повреждения машин. В дальнейшем обустронм парк-стоянку. И планируем в будущем году принять этап ралли-кроссового чемпноната Северной Европы».

А пока обновления «Белого колодца» проверили боем наши гонщи-

кн в четырех легковых классах. В «Оке-Юннор» победил лидер турнира тольяттинец Павел Третьяков. В одном на заезлов состоялась проверка безопасности трассы: «Ока» Валеры Птицына перевернулась и ударилась в отбойники нз шин - и никаких значительных повреждений, пилот самостоятельно уехал в боксы. В классе стандартных переднеприводных машин с 1500-кубовыми моторами отличился москвич Ленис Суворов. В полноприводном классе Д1 борьба за победу шла до последних метров. Иторь Плотников привез слишком мягкие шины, которые в условнях адской жары (до сорока в тенн!) быстро переставали держать его «Лансер Еvo V». Поэтому всю концовку финала снбиряк отбивал атаки Раднка Миннахметова. Казанец все же уступил на финише пару метров, но сохранил лидерство в чемпнонате.

Тонку 1600-кубовых заряжен ных машин пропустия лидер - Ирек Миннахметов. И потому утратил липерство, которое перешло к Расулю Минниханову, выигравшему в Воороексе. На третьем месте в этом самом горячем классе держится... москинкуа Патавна Елисева, высступающая на «восьмерке», которой, по сравненню с машинами некоторых соперников, не хвятает пары десятков л.с. А всего в этом зачет чиститст уже 27 пилотов – несмотря на кризикы, радли-кросе в корошей форме. 3P

На правах рекламы



# Кандидат в мастера



#### БОЛЬШАЯ РАЗНИЦА

Возможно, «Сирокко» нельзя в полной мере назвать горячим хэтчбеком. Но и еще раз «но»! - фольксвагеновское купе по характеристикам очень напоминает «Гольф GTI» предыдущего поколения, а цена и относительная непрактичность определяют его в узкую нишу компактных «спортсменов»

Да, «Астра» от Opel Performance Center на 40 л.с. мощнее «Сирокко». Однако раз в пробке я встретился взглядом с водителем 260-сильной «Мазды-3 MPS» - и грустно улыбнулся. Его машина еще мощнее, но в заторе стоим вровень и он, и я, и «Дэу-Матиз». зато на микролитражку никто не обращает внимания, заряженная «Мазда» внешне почти не отличается от обычной, а на «Астру ОРС» продолжают поглядывать - даром что возраст не скроешь. И пусть экстерьер изменен по минимуму (бамперы, пороги и задний спойлер, окрашенная в цвет кузова полоса поперек радиатора да большие колеса), но уж больно стремительный облик у трехдверки.

«Фольксваген-Сирокко» только начинает карьеру, звезда «Опеля-Астра ОРС» клонится к закату. Сможет ли кандидат переиграть заслуженного мастера спорта? Вадим Никишев свел эти модели в поединке.



«Сирокко» приметен прежде всего новизной. Турецкий дизайнер Мюрат Гюнак сделал концептуальный «Айрок» чересчур смелым, и команда Вальтера де Сильвы попыталась причесать его под корпоративный стиль. (Жаль, ведь крупный концерн может позволить себе выходящую за рамки модель - родила же флегматичная «Тойота» забияку «Селику».) «Сирокко» в итоге получился весьма своеобразным: объединить агрессивный профиль и сдержанный передок непросто даже талантливому дизайнеру.

Разница в салонах не столько возрастная - в «Сирокко» есть прямые заимствования у старого знакомого, купекабриолета «Эос», - сколько идеологическая. Техно-интерьер «Астры» не-

плох, но качество материалов здесь похуже, отсутствуют ниши для мелочовки. Да что там, мобильник и пачку сигарет некуда положить! А характерные отличия горячей модификации проявляются в панельках под алюминий (могут быть и в цвет кузова), накладках на педали, руле с рукояткой коробки да хитрой оцифровке приборов. И если рулевое

#### TIOHUHF VOLKSWAGEN SCIROCCO, OPEL ASTRA OPC





- Великолепный инструментарий позволяет контролировать все процессы, не отвлекаясь от управления даже на высокой скорости.
- В салоне еще больше фольксвагеновской сдержамности. От дерзкого замысла остались лишь треугольные дверные ручки - единствениый эргономический просчет.



- Облик «Сиро вряд ли можно назвать ярким или вызываюц Скорее, он необычен, тем и привлекает.
- € 200 сил и 280 Н-м – не так много для спорткара, но в паре с растоони дадут прикурить и более мощному сопернику!





- Аляповатая комбинация «Опеля» затрудияет считывание показаний и не позволяет следить за температурой двигателя.
- Строгий интерьер огорчает отсутствием инш для мелочовки. «Спортивные» оправдания не принимаются: рабочую позу портит не самое удачное сиденье.



- Эффектный дрифт на «Астре ОРС». Ей будто нравится быть в центре внимамия - автомобиль наслаждается скольжениями.
- Вот он, источник адреналина: двухлитровый турб да не важно какой Главное - темпера





Робот против эксперта – на кого поставить? Человек жмет на педаль, меняет пере дачи, отпускает педаль. Робот тратит время лишь на размыкание и смыкание сцеплений.

Даже выштамповки на полке напоминают «горбы» за сиденьями родстера: снова спор-THRUMO MOTER



колесо удобно, то кубический набалдашник рычага мало вяжется со спортивным имиджем, а шкалы слишком игривы и плохо читаются. С эргономикой тоже не все гладко: сидушки от «Рекаро» рассчитаны только на стройного водителя и установлены слишком высоко. Даже со среднестатистическими 180 см подпираещь потолок, а на извилистой трассе вестибулярный аппарат просит опустить сиденье.

Конкурент в этом отношении почти безупречен. Хотя он на 4 см приземистее «Астры», пространства над головой в избытке, а рулевую колонку не только можно, но и нужно опустить пониже: точка расположения тазобедренного сустава по сравнению с посадкой в «Гольфе» опущена на 15 мм. А сиденья хотя и не подчеркнуто спортивны, но належно фиксируют водителя любой комплекции. Забираться в них, правда, не менее проблематично - «спасибо» низкому сиденью и широченному порогу. Такая посадка напомнила мне... «Порше». И кто-то будет спорить, что «Сирокко» не спортсмен?

В быту преимущество за «Фольксвагеном»: солидный дорожный просвет в 160 мм, 17-дюймовые шины с относительно высоким профилем, а главное -

коробка DSG, умело распоряжающаяся двумя сотнями лошадиных сил. «Опель» тоже можно приспособить к каждодневным поездкам. Точнее, самому приспособиться к его нраву. Готовы зубрить подробный рельеф дороги? Сможете уворачиваться от выступающих люков? Приучите себя аккуратно обращаться с газом, чтобы момент включения турбокомпрессора не отлавался подзатыльником? Тогда катайтесь на здоровье. Только не заезжайте далеко от сервиса: в комплектации нет не то что полноразмерной запаски, здесь вместо докатки лишь компрессор с герметиком. А шансы серьезно повредить покрышку 235/40R18 ой как велики!

Так, наверное, неспроста все это? На то «Астра ОРС» и горячий хэтчбек, для того ее и учили ездить на «Нюрбургринге». И, надо полагать, замеры на полигоне не оставят шансов более гражданскому «Сирокко».

#### ВСЕХ РАЗОГНАТЫ

Стартовать на «Опеле» нужно учиться: подыскивать обороты, ловить грань пробуксовки. Переборщил - и вся энергия размазывается по асфальту длинными черными следами. Р-р-рав, р-рав! - после

На правах рекламы





Погрузочная высота сразу отметает всякую мысль о перевозке тяжестей. Автомобиль для эгоиста, который не прочь с ветерком прокатить троих друзей.



Помимо обвеса, версию ОРС выдает центральное расположение патрубка выхлопной системы. Несмотря на возраст, трехдверка до сих пор притягивает взгляды.

#### ЧТО ТАКОЕ «ГРАДУСНИК ЭМОЦИЙ»

Практика показала, что субъективная оценка автомобияя порой важное прадных цифо, Далеко не рекордная влолитражка иногда способна подарить обливе удовольствия от вожидения, чем спортър. Но как сравнить впечатления? Предлагаем свою систему – своеобразный градусник. За условный нойъ принимаем уровень эмоций, которые дарят слажем, серийный «Рено-Логан 1,4» или «КИА-Спектра». Это ни хорошо ни птоко – автомобиль честно выполняет свою работу, не вызывая восищения или отторжения. За максимальные 10 баллов причем такой уровень восторга, при котором недостатки не принимаются в расчет, а человек бежит в банк брать кредит на машину мечты.

От отрицательной части шкалы отказываемся: искать различия между «очень плохо» и «никуда не годится» съвысла нет. Если вдруг такая машина окажется на тесте, ее место — ниже нулевой отметки.

Олнако удинились мія разме что перевому факт, Вель сопутствующей задачей теста было выяснить, наскопько велика роль коробки передая в линамических дисциплинах. Пресспективнай робот оказался на выкосте стартуя,

«Сарокко» повизгивает шинами, но разтом при этом продолжается — борговая зазамектроника, очевидно, настроена на самый эффективный процент пробуксовки. А смену передку воспринивнеещибольше на слух, блеск! И хота к шестиступенчатой механике «Опеда» претанмій нет (чегкая работа привода, выдеж-

друх тысяч оборотов глади в оба, чтобы в не пресругить очтото. Ш. н. н. е. циумом выдъхася выпускіям системы. Свист турбины, клекот перепускняю клапавал, тачки подвага... Тьясича чергей! Что это за жалис 73 свудида до сотин! По ощущениям мы уже в космосе, а объективно — показатели почти на сехудид ужезавиненных фирмой. И скорость не дотячита до обещняютіс легам за 29 км/ч.

Новому, необкатанному «Сирокко», на котором еще нет даже номеров, и этот результат вряд ли будет по зубам. Тут даже систему стаблиязации попностью не отключить, не говоря уже о бовышей выссе и более слабом моторе. И на тебе: на разгоне до сотни вышля и 37 секул[Не знаешь, чему дивитася – то ли лучшим, чем в паспорте, дайным, то ли победе нал «Астрой». ные синхронизаторы), остается празнать: даже эксперту сложно переиграть современный автомат.

ную ная дорога выявила харахтерную особенность заряженной «Астры»:
она заточена на явно недостаточную поворачивамость. Покоже, конструкторы
темпераментного хатчиека сознательно перстраховали водитиля, сброе газа и... никакого заноже с питерей скорьсти «Опель» встает на дугу, дяже не пытако: забросить задимов ось. Но сказать,
что машина без оточняа. – погрешентогом и температирования против истины. Просто нужно строить
строто кольценые тракстории, не оставляз запаса на скольжения. Либо, если
кочется проежать с дамисмы, пускать его
и-под передиих колес.

«Сирокко» настроен тоныше. Его порачиваемость практически нейтральна, и если не делать контрвыпадов рулем, то электроника позволит пройти поворот с равномерным сносом всех четырех колес.

Но тем, кто жаждет грубой мощи, «Астра» будет мигее. Она интереска спосей праволинейностью, диким мотором и колизьемым попадками. А еще ценой: увы, более сбалансированный «Опъксаветнь в полтора раза дюрже. И адреналии от нях разный: рождемый сбържоко понобен гом, что вырабатынает сам органиям. «Астра ОРС» — прямой укол в сорцие. 39

# Автономное плавание

Что может быть увлекательнее путешествий? Совместить речной круиз, автомобильное приключение и отдых на воде

Идея - речной круиз, но не на теариантов с удовольствием про ное - хоть ненадолго сменить обстановку, набраться новых впечатлений плоходе (в этом нет ничего необычновести отпуск придумано велиго), а на автомобиле! Достоинств у это-

кое множество: от классического пляж-пиво-потанцуем по экстремальных альпинизма, скайджампинга или сплава по речке пятой категории. Каждый выбирает на свой вкус и кошелек с учетом неодолимых бытовых обстоятельств. И все же большинство предпочитает отдых у воды, а в палатке ли или в звездном отеле на берегу - не так уж и важно. Глави, если повезет, найти на свою голову какое-нибудь нестрашное приключение. Впрочем, не будем учить читателя жизни - он наверняка знает, как лучше распорядиться своим отпуском.

Мы придумали свой вариант, опробовали его на собственном опыте - и, если бы не поджимали сроки сдачи этого материала в номер, с удовольствием продолжили бы маршрут еще на недельку.

го варианта множество: и свобода, не ограниченная расписаниями и плановыми экскурсиями на берег, и приятная компания единомышленников, и элемент приключения - словом, необычное автомобильное путешествие. Плавсредство - плот из деревянного настила размером 6×4 м на четырнадцати 200-литровых бочках. Для манев-



рирования патиславный лодочный моготрчик. Для нашего «Кендай-130-массой 1300 кг, четырсе членов экипака и сопутствующего имущества этого вполие достаточно. Расчет простпаварчесть обеспечивают бочки, какдая способиа не дать потонуть грууз примерно в 200 кг. В минусе вей, чтона этих бочках будет держаться: натемм, машина, экипах со своими пожитежим. И должен остаться какой-тозипас, котя би потточим.

Конструкция и наш вариант сборья и подтрям вышшым видим на фото, однако иссхопько поклений ис же не помещамт. Во-первых, понтовы из бочек нужно размещать по возможносты бишком к крямы, а витранния не докимы проходить выше уровня в три четверти бочки – это повышает остобняють плота и тараятитрует достаточный выравинаязовиня может при стучайном крене. Разчяместе,, бочки должны быть терметуннями, с длого затинутыми пробыми. а поперечный настил в зоиах под колесами и продольные колейные доски – достаточио прочными. У нас – лиственнида толщиной 40 и 50 мм соответственно. Материал хотя и тяжелый, ио надежный.

#### ....

Технология сборки коиструкции и спуска иа воду может быть разной, миогое зависит от береговой линии. Мы из экономии времени и сил сделали так: сначала поверх прицепа уложили



части настила, на которые будут опираться копсел аманины, отдельно собрали поитоны – по семь бочек, стинутых капроновам шируом между тремя досками, и притянули их синзу к настилу. В таков виде судно уже готово к спуску на воду. Сделать это процие скопсе – плот в воде вспливает, а прицеп легко выезжает из-под него на берег. А чтобы не отчалил разыше времени, надежно сто швартуем сто изменения надежно сто швартуем сто изменения надеж«Хёндай» по трапам взбирается на борт и занимает свое расчетное место. Следом грузится походное имущество и сам экипаж. Бить о нос бутылку шампанского не стали – приберегли до завершения марширута.

#### ОТДАТЬ КОНЦЫ

Лодочный моторчнк на уднвление легко управляется с нашим довольно массивным судном. При пробном заходе против течения оно уверенно делает три узав, то есть в стоячей воде будет верных 10 км/ч. Вполне достаточно для нестепного путепиствыя Вель коя превесть его не в скорости! Куда приятнее пилать по течению в полной тишине, рассматривать живоинспые берета и повить рыбу прямо с борта. Постоящем зраме без могора, нэредка запуская его для корректировки курса или подхода к берету.

Слева Пьяный бутор – живописный берет, поросший витневлями соснами. В былые времена бурлаки, конвонровавшие баржи по ленивой Оке, менялись здесь сменами и традиционно получали зарилату. Куда она уходила, иструдно догадаться по дощедшему до нас топониму. Впрочем, гуляют здесь и поныме.

Будний день, продладию, несмотря на конец нови, поотому пляжи пустынны. На реке лишь рыбаки в лодках, уставившиеся на свои поплавки, горчащие из мутной воды. Кажется, ничто не сможет вывести их ва изгравами, пусть даже по реке плывет паровод Смастлиные люди! Не эря, андино, время, проведенное на рыбалис, Богом в жизнь не засчитывается.

Разговоры о том, что река на протяжении нескольких километров после города успевает самоочистнъся от продуктов человеческого прогресса, от лукавого! От Серпухова до Ступино по ре-





ке примерно 40 км. однако супиственного очищения воды мы не заметими. Пластиковые бутылки и пакеты – про-каятые нашей цивилизации! в встрачаются вкову, гле есть более или менес члобный подъеда к воде. Хотя откро-венных спавлех, характерных, к примеру, для деревень в верховых Протвы (приток Оки), мы не встретими.

Угли в мангале, приютившемся на корме, готовы, пора что нибудь поджарить на обед. Спасают дежурные сосиски. Здесь, спустя восемь часов после завтрака, они кажутся гораздо вкуснее, чем дома, а сам обед не прерывает нашего путеписствия. Главное – не собираться вчетвером на одном утлу плота, иначе крайние бочки почти целиком уходят под воду.

Проходим под новым, а спустя час – под старым Каширским мостом через Оку. Справа сияет золотым купо-



# PROSPORT



## Ксеноновый свет

Опт: (495) 253-94-49 Розница: (495) 901-9976

tuning@prosport.ru www.prosport.ru







# ROMANSON LUX ON YOU

Moose show times of 596" I., "owe, "rest" 40, 501 No. 12 N

що, тим адреса магазинов на вите официального дистрибного



# Ух, какой длинный!

Такие восхищенные возгласы чаще всего сопровождают лимузины со свадьбой на борту. Наверное, ради этих слов их и строят. Однако длинными бывают не только легковые авто, но и автобусы, трамваи, автопоезда... Метраж оценивал Алексей Воробьев-Обухов.

астянуть можно, в принципе, любое авто, будь то «Смарт», «копейка» или «Феррари». Цель таких переделок разная, но сверхзадача почти всегда одиа: удивить, поразить, привлечь внимание окружающих. Рецепт тюнинга довольно примитивен: автомобиль разрезают пополам и встраивают посередине самодельный кусок кузова большей или меньшей длины. Разумеется, приходится серьезно усиливать лоижероны и подвеску: стреда прогиба огромна да и масса растет (причем порой настолько, что автомобиль... переходит в грузовую категорию!).

Иногда вместе с длиной приходится увеличивать и количество колес. Например, до двадцати шести! Именно так сделал Джей Орберг по заказу Голливуда. Длину будущей машины он выбирал иедолго: ровио 100 футов (30,5 м). Это чудо ие только ездит и ублажает седоков бассейном и водяной кроватью королевских размеров, но и служит посадочной площадкой для легкого вертолета! Чтобы повернуть, машина «ломается» посередине, однако и в таком виде вписаться в вираж за одии маневр ей не всегда удается. Приходится давать задний ход. Как? Очень просто: в корме есть вторая водительская кабина.

На столь радикальные меры при создании стретчей обычно, конечно же, не идут - серийные авто удлиняют, как правило, на 4-5 метров. Все равно впечатляет, па и езлить еще можно.

#### БОЛЬШЕ НАРОДУ -**МЕНЬШЕ... ПРОБОК!**

В отличие от авторов VIP-стретчей, создатели сверхдлинных общественных









средств транспорта думают о разгрузск дорожного линсения в метаполисс. Идея проста и понятив: если загрузить в салон сдриственного автобуса человек триста, то он займет места на дороге куда меняце, чем 60 питвиместных летковущек. Такой автобус – самый дининый в виире – сделала «Вольво», теперь его клоны ездят на улицах пары бразильских городов по специально выделенным полосам. Проект, названный ВКТ (Вых вариб Тиявы), планного выдетитутить также в Индии, Индоневии, Киттем. Мескием и Инли. Это в 10 раз выгод-

#### БЕЗ ГРАНИЦ САМЫЕ-САМЫЕ















нее, чем строительство метро, хотя и годится лишь для теплых стран: зимой такой автобус, имеющий привод на единственную ось (вторую), вряд ли сможет нормально передвигаться.

#### КАК ПО РЕЛЬСАМ

Слово «автопоезд» вызывает обычно ассоциацию с тягачом, везущим полуприцеп или прицеп. А вот в Австралии на совершенно законных основаниях разрешают гонять автопоезла массой до 200 т и длиной до 53,5 м со скоростью ло 100 км/ч! Но это, так сказать, обычные грузоперевозки. А какой длины автопоезд способен потянуть единственный тягач в принципе? Тут уже начинается работа для комиссаров Книги рекордов Гиннеса. И вот что они намерили в 2003 году: 87 прицепов и 1235,3 м. А если по примеру железнодорожников встроить в состав несколько тягачей? О, тогда совсем другое дело: как вам автопоезд длиной 1474,3 м из 112 «вагонов» и трех тягачей?

Впрочем, есть рекорды и другого рода. Например, в Китае для перевозки ферм моста построили полноприводную самодвижущуюся платформу на резиновом ходу о 880 колесах! В каждое встроен гидромотор, длина платформы достигает 73.2 м, а полезный груз равен 2500 т.

#### ЭКОЛОГИЯ ПРЕЖДЕ ВСЕГО

Все описанные выше «самыс-самыстрадают общим недостаться» портят воздух выхлоном, пусть даже он соответствует норожативам Евор От или Ев-ро V. Но ведь можно изобрести и самый длинивый... велосипся. Рекорциый — длинию 28,1 м. Ну а чтобы покататься, полобители самарают машины на воссемь — десять седохов длиной около 6 м и массой под центные седохов длиной около 6 м и массой под центные дель седохов длиной дель седохов дель седохов длиной дель седохов дли

К экологически чистому транспорту можно отнести и педальные автомобили. Совсем недавно, в 2007 году, англичане могли подивиться на безмоторный лимузии длиной 36,69 м, в салоне которого 104 седока дружно крутили 208 педалей...

#### **И ЭТО ВСЕ?**

Чем тлубес автор погружавлел в мир жалинномеров, тем больше пособачной информации выуживал. Приведенным мин грамерами этот мигосметровый сетмент далеко не исчернымается. Так что в будущем облазательно повытель поводо в будущем облазательно повытель поводо тем быто Тем более что конструкторская мыслы не стоит на месте и стремится к новым рекордам.



# Первая любовь





# Q Califolians

#### СОВЕТСКАЯ НАРОДНАЯ

Серийное производство 3A3-965 «Запорожец» начали в ноябре 1960 года. Мотор V4 развивал 23 л.с. при 4000 об/мин. С 1963-го выпускали модернизированный ЗАЗ-965А с мотором 27 л.с. Последний раз модель изменили в 1966-м, установив, в частности, 30-сильный двигатель. На экспорт в некоторые страны автомобиль шел под именем «Ялта» (Jalta). На базе 3А3-965 создали несколько прототипов, в частности почтовый фургон 965С, а также семейство 3АЗ-970 фургон, пикап и минивэн вагонной компоновки. Всего до 1969 года построили чуть более 322 тысяч машин.

#### ПОПУЛЯРНАЯ МЕХАНИКА

Полчаса позора, зато - на работе! Анекдоты и шутки про «Запорожец» появились едва лн не одновременно с прототипом на ВЛНХ. Еще бы: ну все не так, как у нормальных машин! Мотор - в багажнике, раднатора нет, двери открываются, как у старых, еще довоенных авто, а задние колеса стоят неприлично криво! Самые внимательные обнаружили: даже надпись на передке какая-то странная - «Запорожець». Не все сразу догадались: это по-украински.

Но соревнование в остроумии выдавало сильный интерес. Ведь машина, которую вот-вот начнут выпускать на бывшем заводе комбайнов «Коммунар» в Запорожье, специально рассчитана на автолюбителей-частников - их медленно, но неуклонно растущую армию. Обещают к тому же, что она будет доступна почти каждому труженику.

По нынешним отечественным меркам ЗАЗ-965 создали довольно быстро. Он, конечно, не был орнгинальным: кузов и заднюю подвеску позаимствовали у популярного ФИАТ-600, переднюю у «Фольксвагена-Жук», мотор походил на татровскую «воздушку», только сильно уменьшенную. Но, учитывая принципиальную для СССР новизну машнны и необходимость организовать новое производство не только в Запорожье, но и в Мелитополе (двигатель), надо признать: уложнлись в сроки весьма сжатые. Проектированне начали осенью 1956-го (совместно НАМИ и МЗМА), в 1957-м появился первый прототип «Москвич-444» - сначала с импортным мотором, потом с отечественным мотоциклетным, а 18 июня 1959-го в Запорожье собрали первый пробный образец. Правда, до начала серийного производства прошло еще больше года.

Конечно, кругленький (немного грубоватое «горбатый» придет позже) автомобильчик был далек от идеала вообще и даже для советского человека в частностн. Все, конечно же, мечталн о «Волге». Ну или хотя бы о «Москвиче». А тут еще в 1959-м в Сокольниках показали весь цвет американского автопрома. Как не похож на эти роскошные, огромные, сияющие хромом и ошеломляющие техническими характеристиками крейсе-



Дизайн в стиле «проще некуда». Но нашим предкам этого вполне хватало.

ры маленький, словио поджавший губы от обиды «Запорожец»! Но газеты и журиалы иастоятельно подчеркивают: догнать и перегнать США – ие значи повторять все заокеанские перегибы.

Ну а из фоме европейских аналотов ЗАЗ-96. Кстати, смотрелся вполие прилично: полностью неавликтымь поласки — спереци торсионная, свади пружиниям (у ФИАТ-600, к слову, спереди рессора), четкрасстричения коробка передач, мотор — 23 л.с. У тотою е и вовес 13 л.с. Двитатель знаменитого «талкого утечка» — «Ситроенастум развивал 125 л.с. Линта изменкие «Жук», БМВ-700 и «ДКВ-Изниор» оснащали моторами в 30 и более сил.

Впрочем, для советских люцей куда важнее, что «Запорожеце стотт 1800 рублей иовыми, а ведь «Москвичто – 2500, а «Волга» и вовес басиословамие 5100! Поломуто 3А.3-55 стал для бовышиства его покупателей первым автомобилем в жизии. Помите? Это почти как первыя любовь с е радостями у разочарованнями.

МОРЕ - ВПЕРЕДИ, МОТОР - СЗАДИ

Ои вовсе ис такой неудобный, как кажется на первый взяляд. По крайней мемется на первый взяляд, По крайней мере для водителя и переднего пассажира ка колеса, но изполывые педали вполие приемлемы, к рычату переключения передач с допольно больщими ходами можно привымуть – ие хуже, исжели из зарубежных задижмогориях аналотах. Тормоза без усилителя? Егрупа! Если уж на 21-й - Волге» и даже ГАЗ-51 сздили.

Чтобы терпению перенести разгон хотя бы до бым'я, нужно чуяство комора и добродущие. При этом 27-сипльный помущиис (это уже модериизированиямі з 3.3-9563 1967 года) таражити от луши. Помячалу даже весело! Но представные себе путь к морю километров в пятьсот, а то и в тысячу! А веды малетымие, теснемые машими во времена их молодости служили, как правидо, имению дачимы и отпускымы!

Спииа уже устает от хлипкого тщедушного «стульчика», тарахтение все больше давит иа уши – при том, что даже для не полностью загружениюго автромобиля 80 км/н предел, выскивалка. Избаловался! Для многих семей в 1960-е поездка к морю на собствениюм «Запорожите блага огроминам счаст-ем! Которому завидовали еще больше семей. Ну а мизертывый багажийх масто дополняли конструкцией (равмерами скорее подходящей для «Волите») на възнае.

Летом на иормальных пля «зазика» скоростях управляемость сиосная опять-таки не хуже, чем у зарубежиой ровии. Но экстремизма машина ие любит. Это быстро поняли те, кто выступал на ЗАЗ-965 в ралли. Да-да, в ралли! Скажем, знаменитый в СССР гонщик, неоднократный чемпиои Союза и призер международных соревиований Стасис Брундза иачииал спортивиую карьеру имеино на «горбатом» - и, как и некоторые ииые спортсмены, испытал иа прочиость его крышу. Кстати, этот показатель у ЗАЗ-965 на высоте! Впрочем, подавляющему большииству владельцев куда важиее ремонтопригодиость. Первый автомобиль в условиях дефицита мастерских и запчастей спо-





собствовал освоению навыков слесаря, моториста, даже жестянщика и маляра. Нехитрые маннпуляции с силовым агрегатом (сначала опустить, потом вытянуть назад), и можно его ремонтировать - прямо в гараже или во дворе. Бывало, с помощью соседа двигатель доставляли даже домой! Там под неодобрительное гудение жены и занитересованное щебетание наследников мотор воздушного охлаждення (зато течей нет!) ремонтировали, разбирая по цилиндрам. И вот общая семенная радость - машина снова на ходу!

Вешью в себе была автономная печка. Греет вне зависимости от температуры двигателя... когда работает. Свеча накаливання, регулятор... Звучнт теперь так же экзотнчно, как «выставить зажигание» или «отрегулировать уровень в карбюраторе». Впрочем, зимой тогда ездили редко. Большинство «запорожцев» стояли на приколе - редко в гараже, чаще под брезентом во дворе, где нахальные мальчишкн так н норовнян сделать из машники снежную горку...

...Съезжаю с щоссе на живописную лесную дорожку. Кстати, проходимость у «Запорожца» вполне приличная: минимальный дорожный просвет, как нынче у нных кроссоверов: 175 мм, а под двигателем и вовсе 200 мм. И ухабов подвеска не особенно бонтся. Вот н прнехалн. Только что вроде болела спина, уставали неприкаянная левая нога и уши. А вот теперь почему-то хочется ехать дальше!

#### **МАЛЕНЬКИЙ АВТОМОБИЛЬ** БОЛЬШОЙ ДЕРЖАВЫ

Берег моря или хотя бы реки, палатка, котелок, транзисторный прнемник (у счастливчиков - рижская «Спидола»!) н, конечно, собственная машина: гимн автотуризму 1960-х. А может, и правда злесь поблизости - скажем, вон за той сосной - ждет романтическое приключение, а то н будущая судьба? Комедия «Три плюс два», где помнмо пятерых одушевленных героев важные ролн нграют «Волга» н «Запорожец», прн всей наивно-сладкой нскусственности дух эпохи отражала довольно верно.

Не беда, что микролитражный «Запорожец» тесноват н шумен, не слишком быстр н не так чтобы уж очень надежен. Он ведь первый! А впереди большая и светлая жизнь - твоя личная н страны, которая строит все больше жилья, пусть пока малогабаритного, а за пару месяцев до старта серийного 965-го даже запустила в космос живых существ - собачек Белку н Стрелку!

Конечно, будущее окажется не совсем таким, как виделось. «Запорожцы» еще долго-долго были не музейнымн экспонатамн, а семейным транспортом. А меняя хозяев, попадалн, как правило, к тем, кто тоже только начинал автомобильную жизнь. Теперь «зазик» н нх учнл ездить, ремонтировать, красить. Прошло еще немало лет, прежде чем к «запорожцам» сталн относиться как к забавным нгрушкам, строя нз них кабрнолеты, спорткупе, стретчн. Илн наконец-то! - как к рарнтетам. Конечно, многие расставались со старыми, совсем уже не соответствующими ритму жизни «горбунами» без сожаления. Но теперь н онн смотрят на эту голубенькую машнику с улыбкой и светлой грустью. Наверное, вспоминают первую любовь с ее восторгами, радостями, обидами и разочарованнями...

Редакция благодарит за помощь в съемке Наталью Голованову и Павла Залазаева, а также мастерскую «Колеса истории»

за предоставленный автомобиль.

## Зарулем

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА Вячеслав Субботин, Антон Чук

HIER DO TEKCTY Владимир Аркуша СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арути Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Юрий Нечетов (зав. отд.), Максим Сачков. Анатолий Фомин (зав. отд.)

ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ Михаил Колодочкин (зав. отд.) Алексеи Воробьев-Обухов **АВТОРЫНОК** Евгении Борисенков (зав. отд.),

Максим Гомпнин, Павел Леонов Максим Приходько, Игорь Тер ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ Андреи Сидоров (зав. отд.), Генна Игорь Козлов, Эдуард Коноп БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО Игорь Моржаретто (зав. отд.)

Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27 СПОРТ И ПОНИНГ Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев **МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ** 

Владимир Соловьев (зав. отд.), Сергей Баландон ОФОРМЛЕНИЕ Владислав Крулч нский (главный худ Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александо Батыру Александр Кульнев, Георгий Садков, Конс

Якубов (фотокоры), Евгений Ветохии (цвет) РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ» Степан Кузьменко (директор). Сепсеи Полгин Александо Мухин Ten (495) 363-47-27 интернет-проекты Семен Шадрин (495) 961-11-59 РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА Евгении Теременко, Генна

тел. (499) 267-30-65, 261-71-81 Формат 207х270 мм Отпечатано в типографии КТЕ (Италия) Выхолит один раз в месяц

ТИРАЖ 430 000 экз. Серт Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОЛО «За рулем» ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем» ДИРЕКТОР Алексеи Васин Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07 E-mail: info@zr.ru, se6-cepsep: http://www.zr.ru 107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10 Editorial office Western Europe

Norbert Hobbhahn Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784 Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по лечати

собственность ООО «Издательство «За рул Их перепечатка допускается только с раз 000 «Издательство «За рулем». Материалы под рубрикой «Реклам материалы под ручулись — ем. Редакция не несет печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованнои в рекламных материалах. Подписка на журнал в отделениях связи СНГ Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газе-

ты, журналы» — 38 рублей. МАП «Почта России» от 38 до 58 руб., розничная цена – свободная. Подписной индекс издания у Роспечати на пол-года 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122 © «За рулем», 2009

#### В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:







После испытаний в мороз -33°С (3Р, 2009, № 4) мы отправили редакционные машины на знойный юг. Продолжим климатические испытания, но теперь проверим системы кондиционирования, вентиляции, комфорт салона, пылезащищенность и т. д.



#### Прямо по курсу

Обзор навигаторов, тест зимних шин, экспертиза аккумуляторов, контроль бензина - тематический диапазон раздела «Компоненты».

### Дуэль на маркерах

85 сил «СЕАТ-Ибица» и 240 «лошадок» «Опеля-Астра ОРС»

